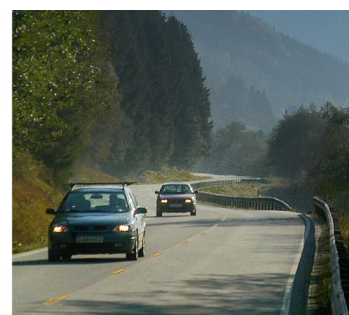
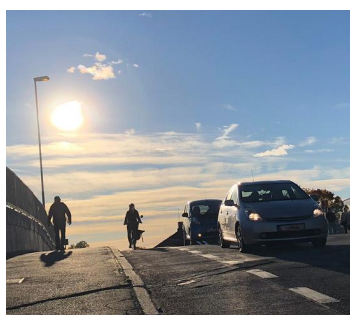




Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2022

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 936



Tittel

Dybdeanalyser av døds-ulykker i vegtrafikken 2022

Undertittel**Forfatter**

Svein Ringen jr.

Avdeling

Trafikksikkerhet

Seksjon**Prosjektnummer****Rapportnummer**

936

Prosjektleder

Guro Ranæs

Godkjent av

Ingrid Dahl Hovland

Emneord

Ulykkesanalysegruppen, Dybdeanalyser, Dødsulykker, Trafikksikkerhet

Sammendrag

1. januar 2005 startet Statens vegvesen med dybdeanalyser av alle dødsulykker i vegtrafikken i Norge. Denne rapporten oppsummerer resultatene på landsbasis for 2022, og viser utvikling strekk når det gjelder årsaksfaktorer bak ulykkene og skadeomfang for perioden 2013-2022.

Title

In-Depth Analysis of Fatal Road Accidents in the year 2022

Subtitle**Author**

Svein Ringen jr.

Department

Traffic Safety

Section**Project number****Report number**

936

Project manager

Guro Ranæs

Approved by

Ingrid Dahl Hovland

Key words

Accident Analysis Group, In-Depth Analysis, Fatal Accidents, Road Safety

Summary

The Accident Analysis Group started their work with in-Depth analyses of fatal road traffic accidents in Norway the 1th of January 2005. This report summarizes the results of the year 2022 and shows the developments regarding causal factors in the period 2013-2022.



Forord

Statens vegvesens ulykkesanalysegruppe (UAG) har siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker i trafikken i Norge. Formålet med analysene er økt kunnskap om årsaksforhold og skademekanismer som kan bidra til å forhindre fremtidige ulykker og alvorlige konsekvenser.

Ulykkesanalysegruppens arbeid er basert på Statens vegvesens egne undersøkelser og informasjon fra politiet om vegforhold, kjøretøy og involverte trafikanter. Ulykkesanalysegruppen analyserer ulykkene med den hensikt å indentifisere hva som har vært de sannsynlige medvirkende ulykkes- og skadefaktorene.

I tillegg til å belyse den enkelte ulykke, samles informasjon om ulykkene og de medvirkende faktorene i Ulykkesanalysegruppens database. Databasen er et viktig kunnskapsgrunnlag og brukes til forskning, tema- og trendanalyser og som underlag for politikk- og tiltaksutforming.

Det er data fra denne databasen som er benyttet for å lage denne årsrapporten. Rapporten gjennomgår resultatene fra analysearbeidet i 2022, og viser utviklingstrekk i ulykkes- og årsaksbildet.

Ulykkesanalysegruppen har foruten leger bestått av:

- Mona Tveraaen – fagkoordinator
- Svein Ringen jr.
- Rita Irene Henriksen
- Kristian Lauvås Alver
- Jan Holst
- Bjørn Wiik
- Frank-Johnny Sæther

Denne rapporten er utarbeidet av Svein Ringen jr. fra Trafikksikkerhetsavdelingen i Divisjon Transport og Samfunn.

Oslo, november 2023



Innhold

Forord.....	1
Sammendrag	3
Ulykkesbildet 2022	3
Faktorer som har medvirket til at dødsulykken skjedde.....	4
Faktorer som har medvirket til skadeomfanget.....	6
1. Innledning	8
1.1. Bakgrunn og problemstilling	8
1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet.....	9
1.3. Oppbygging av rapporten	10
2. Hovedtrekk i ulykkesbildet	11
2.1. Ulykkesutvikling og ulykkestyper.....	11
2.2. Innblandede trafikantgrupper.....	15
Ulykker med motorsykkel og moped innblandet	16
Ulykker med fotgjengere.....	16
Ulykker med syklist og små elektriske kjøretøy	16
Ulykker med tunge kjøretøy.....	17
Ulykker med unge trafikanter	17
Ulykker med eldre trafikanter	17
3. Medvirkende faktorer til ulykkene.....	18
3.1. Faktorer knyttet til trafikantene	19
3.1.1. Fart	19
3.1.2. Manglende førerdyktighet	20
3.1.3. Ruspåvirkning	21
3.1.4. Tretthet	21
3.1.5. Sykdom	22
3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene.....	23
3.2. Faktorer knyttet til kjøretøy	24
3.3. Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	25
3.4. Faktorer knyttet til ytre forhold	26
4. Medvirkende faktorer til skadeomfanget	27
4.1. Faktorer knyttet til trafikant.....	27
4.1.1. Manglende/feil bruk av sikkerhetsutstyr	27
4.1.2. Fart som bidrag til skadeomfang	29
4.1.3. Redusert helsetilstand og tåleevne	29
4.2. Faktorer knyttet til kjøretøy	29
4.2.1. Stor forskjell i energimengde	29
4.2.2. Passiv sikkerhet.....	31
4.3. Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø	32
Vedlegg – Tabeller og uttrekk	34

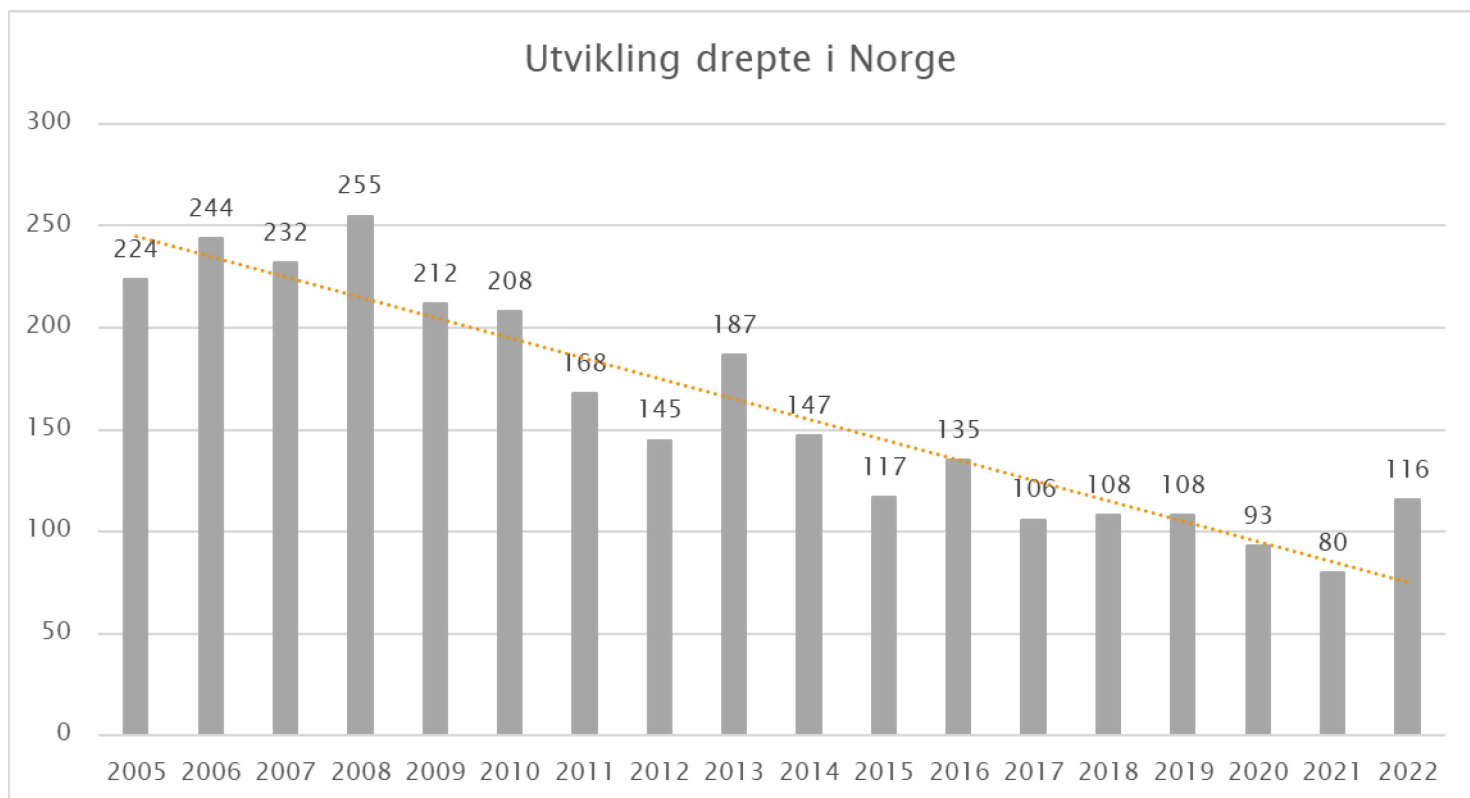
Sammendrag

Trafikksikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen bygger på nullvisjonen – en visjon om et vegtransportsystem uten drepte og hardt skadde. Dette forutsetter et spesielt fokus på de alvorligste trafikkulykkene, og Statens vegvesen har derfor siden 2005 gjennomført dybdeanalyser av alle dødsulykker på veg i Norge. Formålet med analysene er blant annet å avdekke risikofaktorer, finne medvirkende faktorer til at ulykkene skjedde og forklare hvorfor skadeomfanget ble så omfattende.

Ved hjelp av dybdeanalysene får man tilgang til mer detaljert informasjon enn det som er mulig gjennom ulykkesregisteret TRULS (politirapporterte ulykker). Dybdeanalysene bidrar til forståelse og innsikt, fremskaffer kunnskap, peker på hovedproblemer og foreslår mulige læringspunkt, både lokalt og nasjonalt. På denne måten kan arbeidet bidra til å forebygge ulykker og forbedre trafikksikkerhetsarbeidet.

Denne rapporten oppsummerer primærdataene fra dybdeanalysene av dødsulykkene i 2022, og viser utviklingstrekk i ulykkesbildet i perioden 2005 - 2022. For de medvirkende faktorene til ulykkene er det valgt å vise utviklingstrekk de siste 10 årene, 2013 - 2022.

Ulykkesbildet 2022



Figur 1: Drepte i trafikken i Norge (med trendlinje)

Ulykkestyper	Dødsulykker																		I alt	%
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
Samme kjøretning	5	4	9	9	4	5	7	7	5	3	6	4	5	5	3	2	4	2	89	3 %
Møteulykker	73	91	88	75	66	69	64	51	62	45	29	39	44	35	36	35	29	34	965	36 %
Kryssulykker	19	19	14	21	12	13	10	11	15	16	10	8	7	8	4	5	4	14	210	8 %
Fotgjengerulykker	29	36	23	31	26	24	15	23	19	19	13	17	12	13	13	13	9	13	348	13 %
Utforkjøringsulykker	70	68	68	89	73	66	51	40	61	47	39	50	29	35	35	28	23	36	908	34 %
Andre ulykker	6	10	6	12	5	13	11	7	8	5	5	10	5	4	9	6	7	6	135	5 %
I alt	202	228	208	237	186	190	158	139	170	135	102	128	102	100	100	89	76	105	2655	100 %
Ulykkestyper	Drepte																		I alt	%
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
Samme kjøretning	5	4	10	9	4	6	7	7	5	4	7	4	5	5	3	2	4	5	96	3 %
Møteulykker	90	105	104	84	87	82	71	54	71	51	36	46	47	37	40	39	33	37	1114	39 %
Kryssulykker	19	19	15	22	13	14	10	11	15	16	12	8	8	8	5	5	4	17	221	8 %
Fotgjengerulykker	30	36	23	31	26	24	15	23	20	19	13	17	12	14	13	13	9	13	351	12 %
Utforkjøringsulykker	74	70	74	97	77	69	54	43	68	50	42	50	29	39	37	28	23	38	962	33 %
Andre ulykker	6	10	6	12	5	13	11	7	8	7	7	10	5	5	10	6	7	6	141	5 %
I alt	224	244	232	255	212	208	168	145	187	147	117	135	106	108	108	93	80	116	2885	100 %

Tabell 1: Dødsulykker og antall drepte i perioden 2005–2022 fordelt på ulykkestyper

I perioden 2005 – 2022 har ulykkesanalysegruppene analysert 2655 dødsulykker på veg med i alt 2885 drepte personer. Ulykkesbildet domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker, som utgjør 70 % av ulykkene og 72 % av antall omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. De tre ulykkestypene utgjør til sammen om lag 85 % av alle drepte i trafikken. I 2022 var det 105 dødsulykker på vegene i Norge med 116 drepte. Dette var en relativt stor økning i forhold til de to foregående årene. Trafikkarbeidet på vegnettet har økt årlig i hele perioden med unntak av 2020 og 2021 hvor den gikk noe ned. I 2022 økte trafikken med 3,5 % i forhold til 2021.

Møteulykkene utgjør den største ulykkestypen i perioden med 36 % av dødsulykkene og 39 % av antallet omkomne. Det har vært en klar nedadgående trend i tallet på møteulykker gjennom hele perioden. I 2022 var det fem flere møteulykker enn i 2021.

Utforkjøringsulykker utgjør den nest største ulykkestypen i perioden som helhet med 34 % av dødsulykkene og 33 % av antallet omkomne. I 2016 var det 50 utforkjøringsulykker. I 2022 var det 36 utforkjøringsulykker noe som er en økning med 13 ulykker i forhold til 2021.

Når det gjelder fotgjengerulykker, har det vært relativt stabilt de siste seks årene. I 2022 ble 13 personer drept i fotgjengerulykker mens en fotgjenger ble drept i én utforkjøringsulykke.

I 2022 var det 14 kryssulykker. Dette er det høyeste antallet siden 2014. Kryssulykker utgjør 8 % av dødsulykkene for hele perioden.

Faktorer som har medvirket til at dødsulykken skjedde

Tabell 2 gir en sammenlignende oversikt over sannsynlige medvirkende faktorer i dødsulykkene i perioden 2013 – 2022. Medvirkende faktorer er gruppert i faktorer knyttet til trafikant, faktorer knyttet til kjøretøy, faktorer knyttet til veg og vegmiljø og faktorer knyttet til vær- og føreforhold. Hver enkeltulykke har som regel flere medvirkende faktorer. I rapporten omtales de medvirkende faktorene både i prosent og i absolutte tall. Dette er viktig for å vise utviklingen i en tid når antall dødsulykker varierer. Antall ulykker under hver medvirkende faktor er statistisk relativt få. Derfor vil de ulike prosentvise fordelingen naturlig variere en del fra år til år. Det er også viktig å ta høyde for ulik eksponering og trafikkarbeid i videre fortolkning av tallene.

Medvirkende faktorer	Andel av alle dødsulykker										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gj.snitt
Faktorer knyttet til trafikant:											
Manglende førerdyktighet	46 %	47 %	48 %	50 %	43 %	52 %	55 %	46 %	42 %	42 %	47 %
Høy fart etter forholdene / godt over fartsgrensen	35 %	23 %	34 %	35 %	31 %	41 %	40 %	35 %	32 %	29 %	33 %
Ruspåvirkning	16 %	21 %	22 %	23 %	20 %	34 %	20 %	26 %	18 %	20 %	22 %
Tretthet/sovning	15 %	16 %	10 %	8 %	14 %	13 %	26 %	16 %	13 %	13 %	14 %
Sykdom	17 %	17 %	12 %	9 %	17 %	10 %	17 %	8 %	8 %	9 %	13 %
Mistanke om selvvalgt ulykke	4 %	9 %	2 %	4 %	7 %	6 %	8 %	10 %	15 %	8 %	7 %
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø	24 %	21 %	35 %	33 %	32 %	28 %	35 %	36 %	24 %	21 %	28 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	29 %	17 %	32 %	34 %	26 %	32 %	23 %	22 %	18 %	15 %	25 %
Faktorer knyttet til ytre forhold	23 %	14 %	25 %	14 %	18 %	15 %	26 %	24 %	20 %	17 %	19 %

Tabell 2: *Andel av dødsulykkene i perioden 2013 – 2022 hvor faktorer knyttet til trafikant, vegforhold, kjøretøy eller ytre forhold i ulik grad kan ha medvirket til ulykken*

De viktigste medvirkende faktorene til at ulykkene skjedde er knyttet til trafikant, hvor:

- Manglende førerdyktighet vurderes å ha vært en medvirkende faktor i 42 % av dødsulykkene i 2022. For perioden 2013 – 2022 vurderes manglende førerdyktighet til å ha vært en medvirkende faktor i gjennomsnittlig 47 % av dødsulykkene. For 2022 var det manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal kompetanse som dominerte.
- Høy fart etter forholdene eller fart over fartsgrensen har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 29 % av dødsulykkene i 2022. Andelen ulykker med høy fart har vært relativt stabil de siste 10 årene. For perioden 2013 - 2022 har høy fart vært en medvirkende faktor i 33 % av dødsulykkene.
- Kjøring i ruspåvirket tilstand har vært en sannsynlig medvirkende faktor i 20 % av dødsulykkene i 2022. Dette omfatter både promillekjøring og kjøring hvor fører var påvirket av narkotika eller medikamenter. For perioden 2013 - 2022 har ruspåvirkning gjennomsnittlig vært en sannsynlig medvirkende faktor i 22 % av dødsulykkene. Andelen av dødsulykker med ruspåvirkning som en medvirkende faktor har vært ganske stabil de siste årene.
- Av andre medvirkende faktorer har tretthet vært en sannsynlig medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene i 2022, sykdom i 9 % av ulykkene, mens det i 8 % av dødsulykkene er mistanke om at ulykken var selvvalgt, selv om ulykken ikke er tatt ut av statistikken. Tilsvarende gjennomsnitt for perioden 2013 – 2022 er henholdsvis 14 % for tretthet, 13 % for sykdom og 7 % når det gjelder mistanke om selvvalgt. Andelen dødsulykker med sykdom som medvirkende faktor økte i 2013 og 2014, og har variert noe siden. I 2020 og 2021 var andelen den laveste i hele perioden. Dødsulykker der politiet har konkludert med at ulykken har vært selvvalgt er tatt ut av ulykkesstatistikken, og er ikke inkludert i statistikken når det gjelder mistanke om selvvalgt ulykke. Til tross for dette var det 8 % av dødsulykkene for 2022 hvor ulykkesanalysegruppen så det som sannsynlig at ulykken kunne være selvvalgt.

I tillegg til forhold ved trafikanten har også en rekke andre forhold bidratt til at ulykkene inntraff:

- Forhold knyttet til vegen og vegmiljøet vurderes å ha vært medvirkende faktorer i 21 % av dødsulykkene i 2022. Gjennomsnitt for perioden 2013-2022 er 28 %. De forholdene ved vegen og vegmiljøet som oftest har medvirket til dødsulykker, er vegens linjeføring, sikthindringer og skilting.
- I 15 % av dødsulykkene i 2022 har feil og mangler ved kjøretøyene sannsynligvis medvirket til ulykkene. Gjennomsnitt for perioden 2013 – 2022 er 25 %. Andelen av dødsulykkene hvor feil og mangler ved kjøretøyene har medvirket har svingt en god del fra år til år. Andelen i 2014 var klart lavere enn i de forutgående årene, og var på 17 %. For 2022 var andelen den laveste i hele perioden. Den faktoren som klart oftest går igjen i perioden er feil eller mangler ved dekk-/ hjulutrustning på ett eller flere av de involverte kjøretøyene samt dårlige sikt (blindsoner). Teknisk svikt ved kjøretøy er i mindre grad en direkte ulykkesårsak.
- Ytre forhold som for eksempel vanskelige vær- og føreforhold med dårlig sikt, snø, is, og glatt føre, og distraksjoner langs vegen antas å ha vært medvirkende faktor i 17 % av dødsulykkene i 2022.

Faktorer som har medvirket til skadeomfanget

Medvirkende faktorer til skadeomfanget, det vil si at ulykkene fikk dødelig utgang, er dels knyttet til trafikanten, dels vegen og vegmiljøet og dels involverte kjøretøy. Tabell 3 gir en sammenlignende oversikt over medvirkende faktorer i perioden 2013 – 2022.

De viktigste faktorene er:

- Manglende bruk av sikkerhetsutstyr:
 - 28 % av omkomne personer i bil i 2022 brukte ikke bilbelte eller brukte det feil. Samlet for perioden 2013 – 2022 er andelen 33 %.
 - 2 av de 21 som omkom på MC i 2022 brukte ikke hjelm (10 %). Samlet for perioden 2013 - 2022 er andelen som ikke brukte hjelm eller brukte hjelmen feil 11 %.
 - En av de seks omkomne syklistene i 2022 brukte ikke hjelm. 41 % av de omkomne syklistene brukte ikke hjelm i perioden 2013-2022.
- Stor forskjell i vekt og energimengde mellom personbil mot tunge kjøretøy har sannsynligvis medvirket til at 15 % av ulykkene i 2022 fikk dødelig utgang. Samlet for perioden 2013-2022 er andelen 18 % av dødsulykkene.
- Utilstrekkelig innebygget passiv sikkerhet i kjøretøy (beskyttelsen som kjøretøyet gir fører og passasjerer, når ulykken inntreffer) kan ha bidratt til at 14 % av dødsulykkene i 2022 fikk dødelig utgang. For perioden 2013-2022 som helhet er andelen 29 % av dødsulykkene. Dette gjelder i stor grad eldre biler.
- Vegforhold har medvirket til skadeomfanget i 32 dødsulykker i 2022. Dette tilsvarer 30 % av alle dødsulykkene.

Medvirkende faktorer til skadeomfanget	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gj.-snitt
Den omkomne i bil brukte ikke bilbelte, eller brukt feil (andel av alle omkomne i bil)	33	36	37	25	25	33	37	40	35	28	33 %
Den omkomne på motorsykkkel brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil (andel av alle omkomne på MC)	0	5	15	27	10	25	13	0	7	10	11 %
Den omkomne på moped brukte ikke hjelm eller brukte hjelmen feil (andel av alle omkomne på moped) ¹⁾	50	50	50	0	0	0	0	100	100	0	45 %
Den omkomne syklisten brukte ikke hjelm (andel av alle omkomne syklistene) ¹⁾	30	50	40	42	50	29	50	33	67	17	41 %
Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy (prosentvis andel av alle dødsulykker)											
- Kollisjon mellom personbil og lastebil/buss/ vogntog	16	18	12	18	22	18	21	16	24	15	18 %
- Kollisjon mellom MC og lastebil/buss/vogntog/personbil/varebil	8	7	6	3	5	5	5	8	8	6	6 %
Passiv sikkerhet i involverte kjøretøy – herunder (prosentvis andel av alle dødsulykker)											
- Kritisk treffpunkt på involverte kjøretøy ²⁾	29	24	24	23	23	19	8	12	16	10	20 %
- Dårlig karosserisikkerhet	19	16	9	13	9	11	8	7	5	3	11 %
- Ikke kollisjonsputer i bilen	6	2	3	3	1	2	1	0	1	0	2 %
- Ulykker der En eller flere faktorer knyttet til passiv sikkerhet (flere faktorer kan medvirke ved en enkeltulykke)	44	36	26	34	28	29	18	19	21	14	29 %
Forhold ved vegen og vegmiljøet - herunder (andel av dødsulykkene)											
Ett eller flere forhold ved vegen og vegmiljøet (flere faktorer kan medvirke ved en enkeltulykke)	21	23	21	27	24	28	30	25	33	30	26 %

Tabell 3: Sannsynlige medvirkende faktorer til skadeomfang i dødsulykkene i perioden 2013 - 2022 (prosentandel av antall omkomne eller dødsulykker) Alle tall er i prosent.

¹⁾ På grunn av et lite antall ulykker er det stor prosentvis variasjon fra år til år

²⁾ "Kritisk treffpunkt" på en personbil er et punkt utenfor deformasjonssonene. Hvis to kjøretøy treffer hverandre utenfor deformasjonssonene, absorberer ikke karosseriet energien, og omfanget av personskader blir tilsvarende større

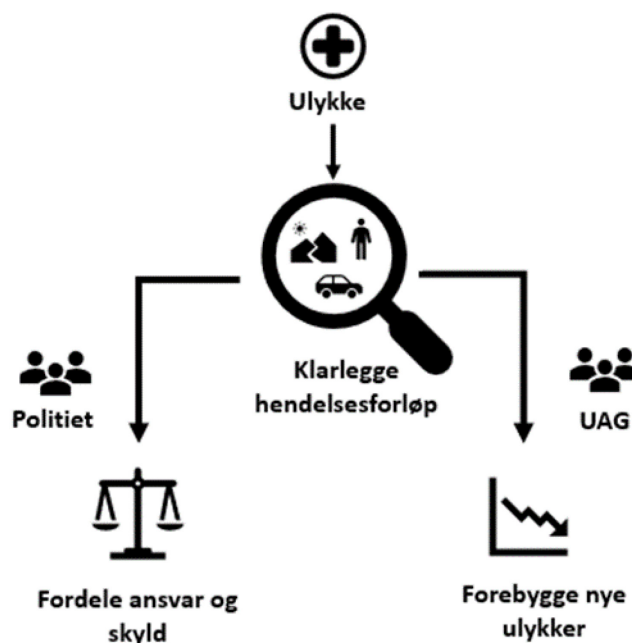
1. Innledning

1.1. Bakgrunn og problemstilling

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er basert på nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i trafikken. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det satt som etappemål at det innen 2030 skal være maksimalt 350 drepte og hardt skadde i vegtrafikken. Norge er det landet i verden med lavest antall drepte på vegnettet sett opp mot foketallet. Dette skyldes hovedsakelig at vi i Norge har et langsiktig, kunnskapsbasert og tverrfaglig trafikksikkerhetsarbeid. Analyse av dødsulykker og kunnskapsgrunnlaget dette gir er et viktig bidrag i det totale trafikksikkerhetsarbeidet.

Stortinget vedtok i 1997 at det skulle opprettes regionale ulykkesanalysegrupper for analyse av vegtrafikkulykker, og i 2002 vedtok Vegdirektoratet at ordningen med ulykkesanalysegrupper (UAG) skulle gjøres permanent. I 2019 ble arbeidet omorganisert fra regionale grupper til en landsdekkende analysegruppe. I 2020 ble UAG sitt oppdrag hjemlet i vegtrafikkloven §51 a.

Statens vegvesen analyserer alle dødsulykker og formålet er økt kunnskap om hvordan og hvorfor ulykker skjer, og hva vi kan gjøre for å hindre fremtidige ulykker. Statens vegvesens ulykkesanalysearbeid skiller seg fra politiets etterforskning. Politiet etterforsker med formål å finne ut om noen har handlet i strid med lov eller forskrift, eller for øvrig kan klandres for ulykken. Statens vegvesen analyserer for å få en bedre forståelse av relevante skademekanismer og årsaksforhold, og har ikke som mål å avdekke juridisk straffeansvar knyttet til disse forholdene. Ulykker som karakteriseres som selvvalgte av politiet eller hvor dødsårsaken er sykdom er ikke definert som trafikkulykker. Det samme gjelder ulykker som skjer på veger/steder som ikke er åpen for allminnelig ferdsel.



Figur 2: Politiets og Ulykkesanalysegruppens arbeid

1.2. Formålet med analysene og organisering av arbeidet

Arbeidet er organisert med en landsdekkende ulykkesanalysegruppe (UAG), fagressurser for innhenting av informasjon i hvert ulykkesområde (Nord, Sør, Øst, Vest og Midt) og lokale beredskapsgrupper med ulykkesundersøkere.

Varsling og undersøkelser på ulykkesstedet

Det er nødetatene som har ansvaret for varsling og redning ved ulykker på veg. Statens vegvesens har ulykkesundersøkere som står i beredskap og som på varsel fra vegtrafikktrafikksentralen (VTS) kan reise ut til ulykkesstedet og foreta undersøkelser. Formålet er å samle inn informasjon om ulike faktorer som kan være relevant for at ulykken inntraff og for skadeomfanget, for eksempel dokumentere bremsespor, plassering, vær- og føreforhold eller friksjon. Ulykkesundersøkerne undersøker dødsulykker som et ledd i UAGs oppdrag med å analysere alle dødsulykker på vei og bistår også politiet i deres arbeide etter skriftlig mandat.

Det er politiet som leder arbeidet på åstedet og ulykkesundersøkers arbeid skjer i samråd med politiets innsatsleder. Ulykkesundersøkerne gjør normalt sine undersøkelser før ulykkesstedet ryddes. I noen tilfeller er omstendighetene slik at undersøkelsene gjøres på et senere tidspunkt, etter at ulykkesstedet er ryddet, og i enkelte tilfeller gjennomføres det befarung lenger tid etter ulykken. Det er i de fleste tilfeller likevel mulig å samle informasjon som er viktig for analysearbeidet.

Kontroll av involverte kjøretøy

I etterkant av arbeidet på ulykkesstedet gjøres det tekniske undersøkelser av involverte kjøretøy med tanke på å avdekke eventuelle feil eller mangler som kan ha hatt betydning for ulykken.

Videre informasjonsinnhenting

Statens vegvesen innhenter informasjon om vegforhold, trafikanter og involverte kjøretøy og får tilgang til informasjon fra politiet. Basert på tilgjengelig informasjon gjøres det blant annet beregninger av hastighet, siktforhold og avstander og i noen tilfeller også rekonstruksjoner eller digitale simuleringer.

Ulykkesanalysegruppen basere sitt arbeid på tilgjengelig medisinsk informasjon. Blant annet er informasjon fra obduksjon av trafikkofre relevant for å kunne belyse ulykken og skadebildet. I mars 2020 ble det hjemlet i obduksjonsloven at alle trafikkofre skal obduseres. Nærmeste pårørende kan imidlertid gis rett til å nekte obduksjon dersom dette er begrunnet i religiøs eller livssynsmessig overbevisning. I 2022 ble 114 av 116 trafikkdrepte obdusert.

Ulykkesanalysegruppen (UAG) - analysearbeidet og ulykkesanalyserapporter

Når tilgjengelig informasjon knyttet til vegforhold, involverte kjøretøy og trafikanter er samlet og behandlet, blir hendelsen analysert i Ulykkesanalysegruppen (UAG). Analysegruppen skal samlet dekke fagområdene veg, kjøretøy og trafikant. I tillegg består gruppen av fire leger som bidrar med medisinsk kompetanse.

Legene, som er oppnevnt av helseforetakene, rullerer på deltakelse.

Ulykkesanalysegruppen kommer ut fra informasjonen som er tilgjengelig, frem til et antatt hendelsesforløp og trekker ut kritiske hendelser i hendelsesforløpet for videre årsaksanalyse. Analysegruppen kommer frem til et utvalg av faktorer som sammen kan regnes som sannsynlig å ha medvirket til ulykken, eller til ulykkens skadeomfang.

Ulykkesanalyserapportene er i utgangspunktet unntatt offentlighet av personvern hensyn, men etterlatte, pårørende, politiet, media og andre kan be om innsyn i rapportene. Informasjon om hvordan en kan be om

innsyn finnes tilgjengelig på www.vegvesen.no. Det kan også søkes innsyn gjennom [eInnsyn - Innsyn i offentlig saksbehandling](#). Det er utarbeidet egne retningslinjer for behandling av innsyn i UAG-rapportene.

Årsrapporter og temaanalyser

I tillegg til å belyse den enkelte ulykken, lagres informasjon om ulykken og de medvirkende faktorene i Ulykkesanalysegruppens database, UAG-basen. Databasen inneholder informasjon om dødsulykker i vegtrafikken fra 2005 fram til i dag, og brukes til forskning, tema- og trendanalyser, og som kunnskapsgrunnlag for politikk- og tiltaksutforming.

Denne årsrapporten for 2022 er den 18. fra ulykkesanalysegruppens arbeid og er basert på data fra UAG-basen. Årsrapportene, temaanalysene og rapporter fra andres forskning finnes på: <http://www.vegvesen.no>

1.3. Oppbygging av rapporten

I kapittel 2 gjennomgås ulykkesbildet i 2022 og for perioden 2005 – 2022 som helhet. Kapittel 3 tar for seg medvirkende faktorer til dødsulykkene i 2022 spesielt, og utviklingen over tid i perioden 2013 – 2022. I kapittel 4 gjennomgås faktorer som har medvirket til skadeomfanget i dødsulykken i 2022 og i perioden 2013 - 2022.

2. Hovedtrekk i ulykkesbildet

2.1. Ulykkesutvikling og ulykkestyper

Ulykkesanalysegruppen har analysert i alt 105 dødsulykker med 116 omkomne personer i 2022. Dette er en relativt stor økning fra de to foregående årene. Til tross for dette er antallet statistisk relativt lite. Derfor vil de ulike prosentvise fordelingen naturlig variere en del fra år til år. Det er også viktig å ta høyde for ulik eksponering og trafikkarbeid i videre fortolkning av tallene.

Ulykkestyper	Antall ulykker		Antall drepte	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Samme kjøretning	2	2 %	5	4 %
Møteulykker	34	32 %	37	32 %
Kryssulykker	14	13 %	17	15 %
Fotgjengerulykker	13	12 %	13	11 %
Utforkjøringsulykker	36	34 %	38	33 %
Andre ulykker	6	6 %	6	5 %
I alt	105	100 %	116	100 %

Tabell 4: Dødsulykker og antall drepte i 2022 fordelt på ulykkestyper

I perioden 2005 – 2022 har ulykkesanalysegruppene analysert 2655 dødsulykker på veg med i alt 2885 omkomne personer.

Ulykkestyper	Dødsulykker																			I alt	%
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Samme kjøretning	5	4	9	9	4	5	7	7	5	3	6	4	5	5	3	2	4	2	89		
Møteulykker	73	91	88	75	66	69	64	51	62	45	29	39	44	35	36	35	29	34	965		
Kryssulykker	19	19	14	21	12	13	10	11	15	16	10	8	7	8	4	5	4	14	210		
Fotgjengerulykker	29	36	23	31	26	24	15	23	19	19	13	17	12	13	13	13	9	13	348		
Utforkjøringsulykker	70	68	68	89	73	66	51	40	61	47	39	50	29	35	35	28	23	36	908		
Andre ulykker	6	10	6	12	5	13	11	7	8	5	5	10	5	4	9	6	7	6	135		
I alt	202	228	208	237	186	190	158	139	170	135	102	128	102	100	100	89	76	105	2655		
Ulykkestyper	Drepte																			I alt	%
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022			
Samme kjøretning	5	4	10	9	4	6	7	7	5	4	7	4	5	5	3	2	4	5	96		
Møteulykker	90	105	104	84	87	82	71	54	71	51	36	46	47	37	40	39	33	37	1114		
Kryssulykker	19	19	15	22	13	14	10	11	15	16	12	8	8	8	5	5	4	17	221		
Fotgjengerulykker	30	36	23	31	26	24	15	23	20	19	13	17	12	14	13	13	9	13	351		
Utforkjøringsulykker	74	70	74	97	77	69	54	43	68	50	42	50	29	39	37	28	23	38	962		
Andre ulykker	6	10	6	12	5	13	11	7	8	7	7	10	5	5	10	6	7	6	141		
I alt	224	244	232	255	212	208	168	145	187	147	117	135	106	108	108	93	80	116	2885		

Tabell 5: Dødsulykker og antall drepte i perioden 2005 – 2022 fordelt på ulykkestyper

Ulykkesbildet i perioden domineres av møteulykker og utforkjøringsulykker. Dette utgjør 70 % av dødsulykkene og 72 % av antall omkomne. Fotgjengerulykker utgjør den tredje største ulykkestypen. De tre ulykkestypene utgjør omlag 85 % av alle dødsulykker og omkomne i vegtrafikken.

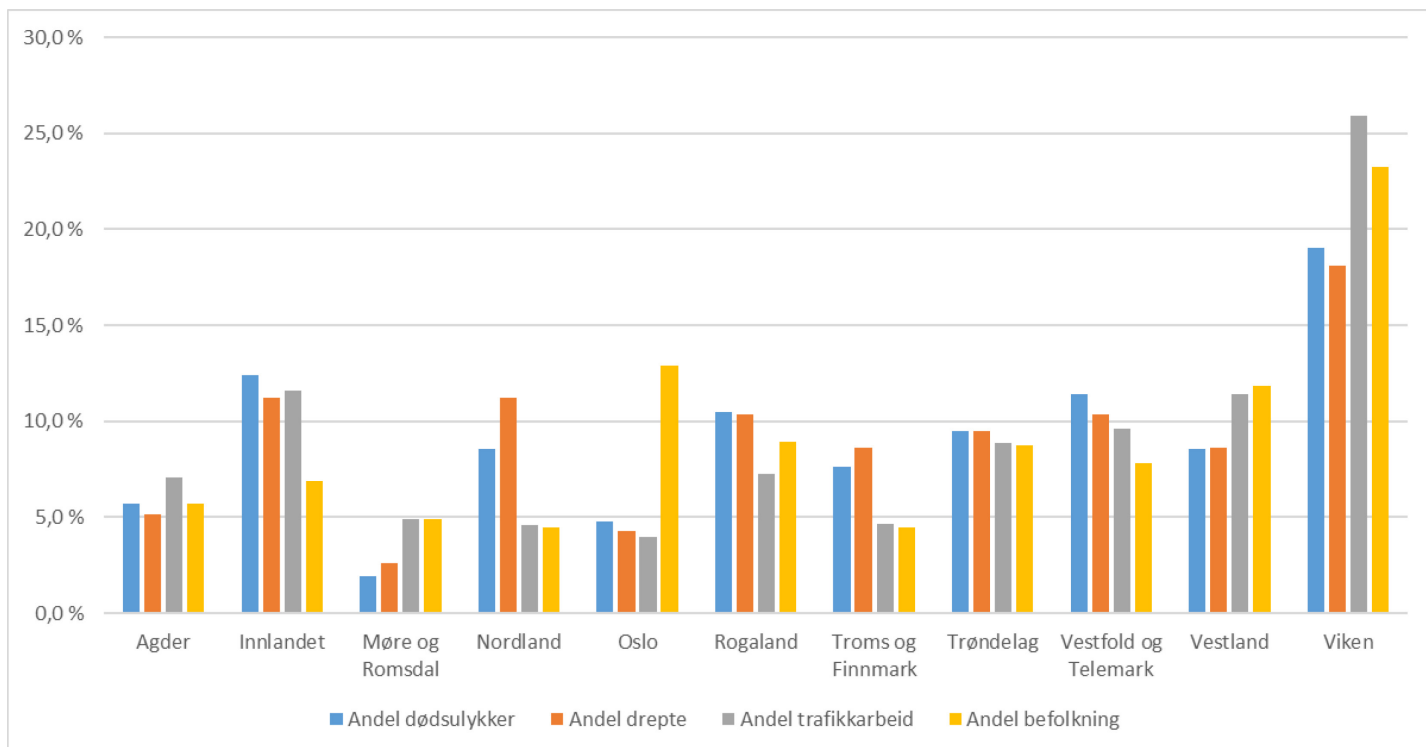
Møteulykkene utgjør den største andelen ulykkestype i perioden sett under ett, med 36 % av dødsulykkene og 39 % av antallet omkomne. Antall møteulykker har hatt en jevn nedgang i hele perioden tilsvarende antall dødssulykker forøvrig. Utforkjøringsulykker utgjør den nest største andelen dødsulykker i perioden 2005 – 2022 med 34 % av ulykkene og 33 % av de omkomne.

Antall dødsulykker							
	Samme kjøretning	Møteulykker	Kryssulykker	Fotgjengerulykker	Utforkjørings-ulykker	Andre ulykker	I alt
Agder		4			2		6
Innlandet		6	1	2	3	1	13
Møre og Romsdal		2					2
Nordland	1	3	1		4		9
Oslo		1	1	3			5
Rogaland		2	2	4	3		11
Troms og Finnmark			1	2	5		8
Trøndelag		3	3		3	1	10
Vestfold og Telemark		3	1	1	5	2	12
Vestland		3	1	1	3	1	9
Viken	1	7	3		8	1	20
I alt	2	34	14	13	36	6	105

Antall drepte							
	Samme kjøretning	Møteulykker	Kryssulykker	Fotgjengerulykker	Utforkjørings-ulykker	Andre ulykker	I alt
Agder		4			2		6
Innlandet		6	1	2	3	1	13
Møre og Romsdal		3					3
Nordland	4	3	2		4		13
Oslo		1	1	3			5
Rogaland		2	2	4	4		12
Troms og Finnmark			2	2	6		10
Trøndelag		3	4		3	1	11
Vestfold og Telemark		3	1	1	5	2	12
Vestland		4	1	1	3	1	10
Viken	1	8	3		8	1	21
I alt	5	37	17	13	38	6	116

Tabell 6: Antall dødsulykker og drepte i 2022 fordelt på ulykkestype og fylker

Tabell 6 viser dødsulykkene fordelt på fylkesinndelingen og ulykkestyper. De fylkene med flest dødsulykker i 2022 var Viken (20 ulykker) og Innlandet (13 ulykker). For Viken er det det samme antallet dødsulykker som i 2021, mens for Innlandet er det en økning med 4 dødsulykker siden 2021. Viken hadde 7 møteulykker og 8 utforkjøringsulykker i 2022.



Figur 3: Dødsulykker, drepte, trafikkarbeid og befolkning fordelt på fylker 2022

Fylkene i Norge har store forskjeller i folketall og utbredelse. Det er også store forskjeller i trafikkarbeidet mellom fylkene. Figur 3 viser denne fordelingen sett opp mot antall dødsulykker og antall drepte i 2022. Viken har 23 % av Norges befolkning og 26 % av trafikkarbeidet i Norge. Samtidig hadde de ca 19 % av alle dødsulykker og 18 % av antall drepte i 2022. Innlandet, Rogaland og Troms og Finnmark har høyere andel dødsulykker enn andel av folketallet. Oslo har 13 % av befolkningen i Norge, mens de bare hadde under 5 % av dødsulykkene i 2022.

Antall dødsulykker pr vegklasse					
	Riks-/Europaveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	I alt
Agder	4	2			6
Innlandet	6	5	1	1	13
Møre og Romsdal	2				2
Nordland	7	1		1	9
Oslo	1		2	2	5
Rogaland		10	1		11
Troms og Finnmark	1	3	2	2	8
Trøndelag	3	6		1	10
Vestfold og Telemark	3	7	2		12
Vestland	5	2		2	9
Viken	8	8	1	3	20
I alt	40	44	9	12	105

Tabell 7: Antall dødsulykker i 2022 fordelt på vegklasse og regioner

På landsbasis inntraff 38 % (40 ulykker) av dødsulykkene i 2022 på riks-/europaveg, mens 42 % (44 ulykker) inntraff på fylkesveg. Dette er relativt lik fordeling som i 2021 hvor 36 % av dødsulykkene skjedde på riks-/europaveg, mens 46 % skjedde på fylkesveg.

2.2. Innblandede trafikantgrupper

I alt var 182 trafikkenheter innblandet i dødsulykker i 2022. Av disse utgjorde person- og varebiler 51 % (92 enheter) og tunge kjøretøy (buss, lastebil, vogntog) 15 % (28 enheter). Person- og varebiler var innblandet i 74 ulykker, som tilsvarer 70 % av alle dødsulykkene i 2022. Tunge kjøretøy var innblandet i 25 dødsulykker (24 %) i 2022. 61 personer omkom i personbil/varebil i 2022, noe som tilsvarer 53 % av de drepte. 21 personer ble drept på MC.

Trafikkenheter	Antall enheter	Antall ulykker	Antall drepte
Fotgjengere	15	14	14
Syklister	7	7	6
Små elektrisk kjøretøy	5	5	5
Motorsykkel	23	21	21
Person/varebil	92	74	61
Buss	4	3	1
Lastebil/vogntog	24	22	2
Sporvogn	1	1	0
ATV	3	3	3
Traktor/motorredskap	8	8	3
I alt	182		116

Tabell 8: Involverte trafikkenheter i dødsulykker i 2022 og antall dødsulykker som ulike trafikkenheter var involvert i (flere trafikkenheter kan være innblandet i en ulykke)

Antall drepte per trafikkenhet/fylke										
	Fotgjengere	Syklister	MC	Små elektriske kjøt	ATV	Traktor/motorredskap	Buss	Person-/varebil	Lastebil/vogntog	I alt
Agder			3					3		6
Innlandet	2							9	2	13
Møre og Romsdal								3		3
Nordland	1					1		11		13
Oslo	3	1						1		5
Rogaland	4		5	2				1		12
Troms og Finnmark	2	1	1					6		10
Trøndelag		1	2		1	1		6		11
Vestfold og Telemark	1	1	2	2	1			5		12
Vestland	1		1					8		10
Viken		2	7	1	1	1	1	8		21
I alt	14	6	21	5	3	3	1	61	2	116

Tabell 9: Drepte i vegtrafikkulykker 2022 fordelt på trafikkenhet per fylke

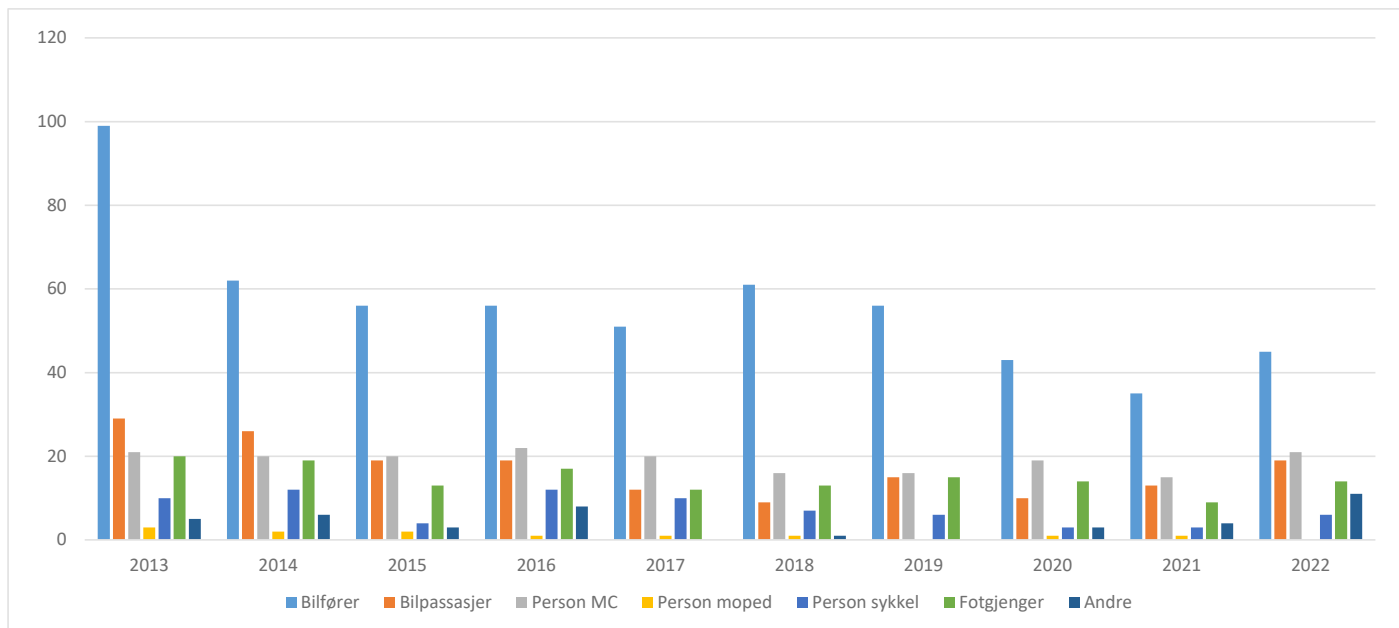
I 2022 var 74 % av de omkomne menn (86 personer) og 26 % var kvinner (30 personer).

Antallet drepte i personbil/varebil/lastebil/vogntog/buss i 2022 var 64 personer mot 48 personer i 2021. I perioden 2013 – 2022 utgjør førere og passasjerer ca 61 % av de omkomne.

Antall omkomne fotgjengere har vært relativt stabilt de siste ti årene. I 2022 var det 14 drepte forgjengere. Gjennomsnittet de siste 10 årene er ca 15 drepte fotgjengere pr år.

Antallet omkomne på motorsykkel har også vært ganske stabilt de siste 10 årene med et gjennomsnitt på 19 drepte pr år. I 2022 ble 21 personer drept på motorsykkel.

For syklister har tendensen når det gjelder antall omkomne variert noe fra år til år. I 2016 omkom 12 personer på sykkel, mens det i 2022 var 6 personer som omkom.



Figur 4: Drepte i dødsulykker 2013 – 2022 fordelt på trafikantgrupper

Ulykker med motorsykkel og moped innblandet

Motorsykler var i 2022 innblandet i 21 dødsulykker. I en ulykke ble to personer på motorsykkelen drept, mens i en annen ulykke overlevde motorsyklisten mens en bilfører omkom. Ulykker med involverte motorsykler fordeler seg på 6 møteulykker, 9 møteulykker, 2 kryssulykker, 1 ulykke i samme kjøreretning og 3 andre ulykker. 21 personer (20 menn og 1 kvinne) omkom på motorsykkel i 2022.

Ulykker med fotgjengere

Det skjedde i alt 14 dødsulykker med 14 drepte fotgjengere i 2022. Den ene av dødsulykkene ble definert som en utforkjøringsulykke.

Gjennomsnittsalderen på fotgjengerne var ca 56 år og alderen spredte seg fra 7 år til 94 år. Det var fem kvinner og ni menn. Ingen av ulykkene skjedde i gangfelt. Åtte fotgjengere ble påkjørt i mørke (med eller uten belysning) og tre av disse fotgjengeren hadde ikke refleks¹.

Ulykker med syklist og små elektriske kjøretøy

I 2022 var det seks syklist som ble drept. Av de seks dødsulykkene var det fire kryssulykker og to utforkjøringsulykker. Det var fem menn og en kvinne som omkom. En av de omkomne brukte ikke hjelm¹.

Det var fem personer, tre menn og to kvinner, som omkom på små elektriske kjøretøy (el-sparkesykkel) i 2022.

¹ Registrert som faktaopplysning, ikke nødvendigvis medvirkende faktor.

Ulykker med tunge kjøretøy

Tunge kjøretøy (busser og lastebiler/vogntog) var innblandet i 25 dødsulykker (24 % av dødsulykkene) i 2022. Av disse 25 ulykkene var to busser innblandet i samme ulykke. 17 av de 25 dødsulykkene var møteulykker, fem kryssulykker, to fotgjengerulykker og en utforkjøringsulykker.

Ulykker med unge trafikanter

I alt 22 personer yngre enn 25 år (19 % av alle drepte) omkom i vegtrafikken i 2022. Dette er det samme antallet som året før. Av de unge omkomne i 2022 var det åtte bilførere, en tungbilfører, to bilpassasjerer, tre MC-førere, en MC-passasjer, tre fotgjengere, to el-sparkesyklist, en traktorfører og en ATV-fører. Unge under 25 år utgjør ca. 30 % av befolkningen.

Omkomne trafikanter under 25 år	Antall omkomne under 25 år									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	36	27	33	27	17	18	19	21	22	22
Andel av antall drepte	19 %	18 %	28 %	20 %	16 %	17 %	18 %	23 %	28 %	19 %

Tabell 10: Omkomne trafikanter under 25 år i perioden 2013 - 2022

Ulykker med eldre trafikanter

30 personer i alderen 70 år eller mer (29 % av alle drepte) omkom i 2022. Dette er dobbelt så mange som i 2021. 22 av disse omkom i personbil (14 førere og 8 passasjerer). 6 av de omkomne var fotgjengere, mens en var syklist og en av traktorfører. Eldre over 70 år utgjør ca. 15 % av befolkningen i Norge.

Omkomne trafikanter over 70 år	Antall omkomne over 70 år									
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	30	36	18	23	26	27	25	17	15	30
Andel av antall drepte	16 %	25 %	15 %	17 %	25 %	25 %	23 %	18 %	19 %	29 %

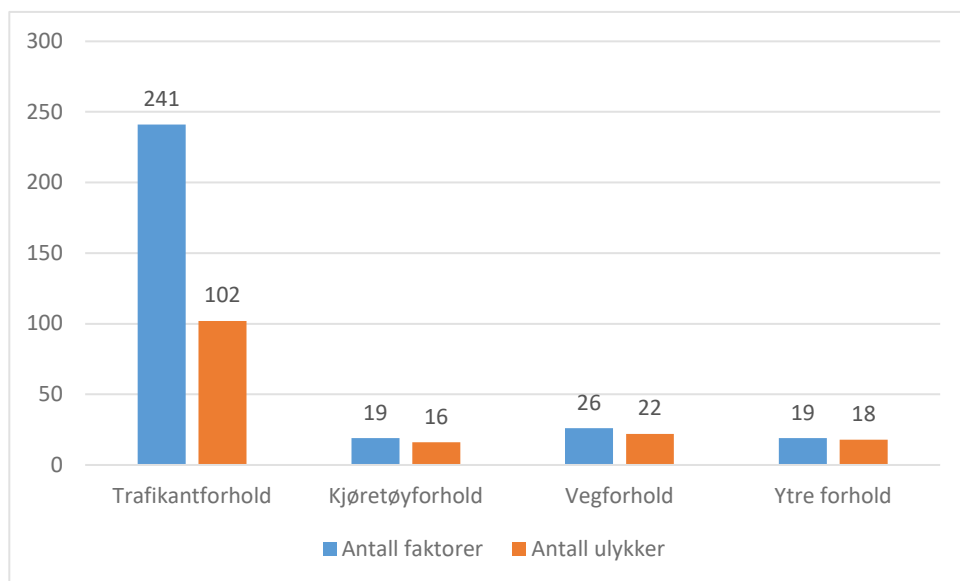
Tabell 111: Omkomne trafikanter over 70 år i perioden 2013 - 2022

3. Medvirkende faktorer til ulykkene

Det er alltid flere faktorer som medvirker til at en ulykke inntreffer. Dette kan være kombinasjoner av forhold knyttet til trafikantene og deres atferd i trafikken, forhold ved vegen og vegmiljøet, forhold knyttet til kjøretøyene, eller ytre forhold som vær- og føreforhold. I det følgende gjennomgås de viktigste faktorene som medvirket til dødsulykkene i 2022.

Figur 5 viser omfanget av de ulike typer forhold som har vært medvirkende til ulykkene i 2022.

Antall medvirkende faktorer er langt over antall trafikkenheter innblandet i dødsulykkene. Det betyr at det i alle ulykkene har vært flere faktorer som i større eller mindre grad samvirket til at ulykkene skjedde.



Figur 5: Antall medvirkende faktorer til ulykkene i 2022

Figur 5 viser at trafikantforhold var medvirkende til ulykkene (i kombinasjon med de andre) i 102 dødsulykker i 2022 (97 %). I disse 102 ulykkene ble det funnet 241 medvirkende trafikantforhold. Tilsvarende var kjøretøyforhold medvirkende i 16 ulykker (15 %). Vegforhold var medvirkende i 22 ulykker (21 %), mens ytre forhold var medvirkende i 18 ulykker (17 %) i 2022.

Følgende forhold knyttet til trafikantene, veg, kjøretøy og ytre forhold inngår i analysene:

Faktorer knyttet til trafikant:	Fart, uforsvarlig atferd, synlighet og kommunikasjon, informasjonsinnhenting, trafikal kompetanse, kjøreerfaring, distraksjon i kjøretøyet, ruspåvirkning, sykdom, syn, hørsel, trøtthet, emosjonell tilstand etc.
Faktorer knyttet til kjøretøy:	Tekniske feil ved kjøretøy: bremses, hjul, styring etc og manglende sikring av last.
Faktorer knyttet til veg og vegmiljø:	Sikthindring, spor, mangelfull skilting eller oppmerking, vegens linjeføring, hull eller defekter i kjørebanelen, uryddig vegmiljø mv.
Faktorer knyttet til ytre forhold:	Klimatiske forhold, sikt, glatt veg, distraksjoner langs vegen, dyr i vegen.

3.1. Faktorer knyttet til trafikantene

3.1.1. Fart

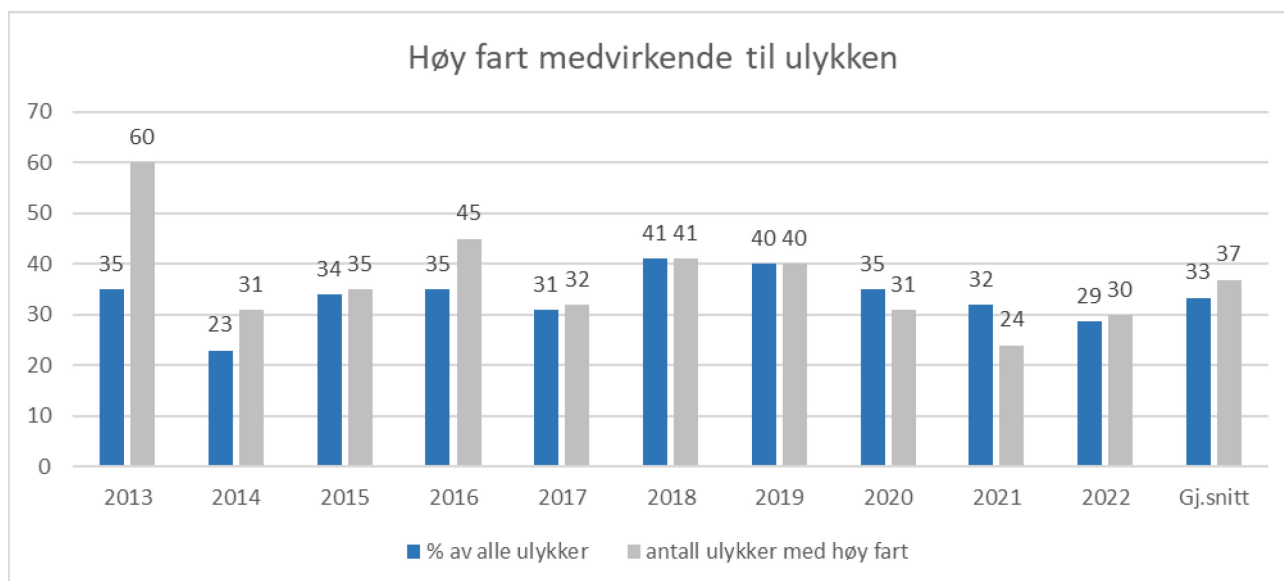
I kategorien fart inngår *høy fart etter forholdene*, *fart over fartsgrensen* og *fart godt over fartsgrensen*. Høy fart er ofte en medvirkende faktor til at dødsulykker skjer og er av stor betydning for hvilket skadeomfang dødsulykkene får. Vurderinger av fartsnivået i forbindelse med ulykker er basert på fartsberegninger ut fra spor på ulykkesstedet, estimeringer og eventuelle vitneutsagn understøttet av digitale data der dette har vært tilgjengelig.

Høy fart etter forholdene gjelder i de tilfeller hvor føreren ikke har tilpasset farten ut fra vegforhold, vær- og føreforhold eller trafikksituasjonen forøvrig. Med *fart godt over fartsgrensen* menes en fart som ville ført til inndragning av førerkortet. *Fart over fartsgrensen* blir i så måte fart over fartsgrensen, men under beslagsgrense.

Høy fart har vært medvirkende til at ulykken skjedde i 30 ulykker (29 %) i 2022. Av disse 30 ulykkene har *høy fart etter forholdene* vært medvirkende i 10 ulykker, *fart over fartsgrensen* i 9 ulykker og *fart godt over fartsgrensen* i 11 ulykker.

Ulykkene med høy fart (alle tre kategorier) fordeler seg på 15 utforkjøringsulykker, 6 møteulykker, 6 kryssulykker, 2 fotgjengerulykker og en andre uhell.

I perioden 2013-2022 har det i gjennomsnitt vært 37 ulykker pr år hvor høy fart har vært medvirkende til at ulykken har skjedd. Dette utgjør 33 % av dødsulykkene i samme periode. 2013 var det året i perioden med flest antall dødsulykker med høy fart (60 ulykker).



Figur 6: Dødsulykkene i perioden 2013 - 2022 hvor høy fart har vært medvirkende faktor

3.1.2. Manglende førerdyktighet

Vurdering av førerdyktighet i etterkant av en dødsulykke er i stor grad en subjektiv vurdering etter at hendelsesforløpet er kartlagt. Det vurderes blant annet om situasjonen var for vanskelig for en gjennomsnittlig bilfører eller om vedkommende burde ha behersket situasjonen. I vurderingen inngår blant annet hvor lenge føreren har hatt førerkort, vegmiljøets kompleksitet, informasjon til fører fra vegmiljøet, vanskelige ytre kjøreforhold og hvordan føreren har innrettet kjøringen etter forholdene. Manglende førerdyktighet er kategorisert i flere faktorer. Det kan være mer enn én medvirkende faktor i hver dødsulykke.

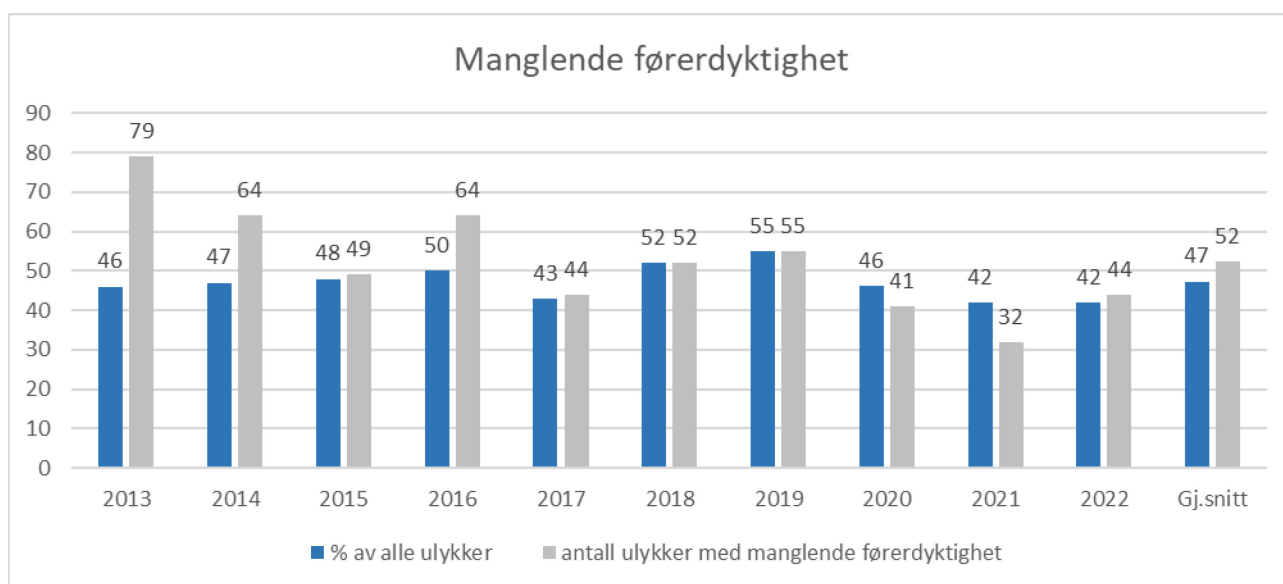
Ulykkesanalysegruppene har funnet at én eller flere faktorer knyttet til manglende førerdyktighet kan ha medvirket til 44 dødsulykker. Dette tilsvarer 42 % av dødsulykkene i 2022. Det er manglende informasjonsinnhenting og manglende trafikal kompetanse som er de største faktorene.

Antall registreringer av faktorer knyttet til manglende førerdyktighet overstiger antall ulykker hvor førerdyktighet har vært medvirkende faktorer. Dette henger sammen med at det i en del ulykker er konkludert med flere medvirkende faktorer innenfor manglende førerdyktighet.

Faktorer knyttet til manglende førerdyktighet	I alt
Manglende informasjonsinnhenting	27
Manglende trafikal kompetanse	16
Manglende teknisk kjøretøybehandling	8
Særlig risikofylt atferd	6
Manglende kjøreefaring	5
Feil sittestilling	1
Manglende erfaring med kjøretøyet	5
Samlet antall registreringer	68
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	44
Andel av dødsulykkene	42 %

Tabell 122: Faktorer knyttet til manglende førerdyktighet (flere faktorer kan forekomme i én enkelt ulykke)

I perioden 2013 – 2022 har faktorer knyttet til manglende førerdyktighet medvirket til 47 % av dødsulykkene. Dette utgjør i gjennomsnitt 52 ulykker pr år i perioden. Den faktorene som oftest gikk igjen i perioden er manglende informasjonsinnhenting.



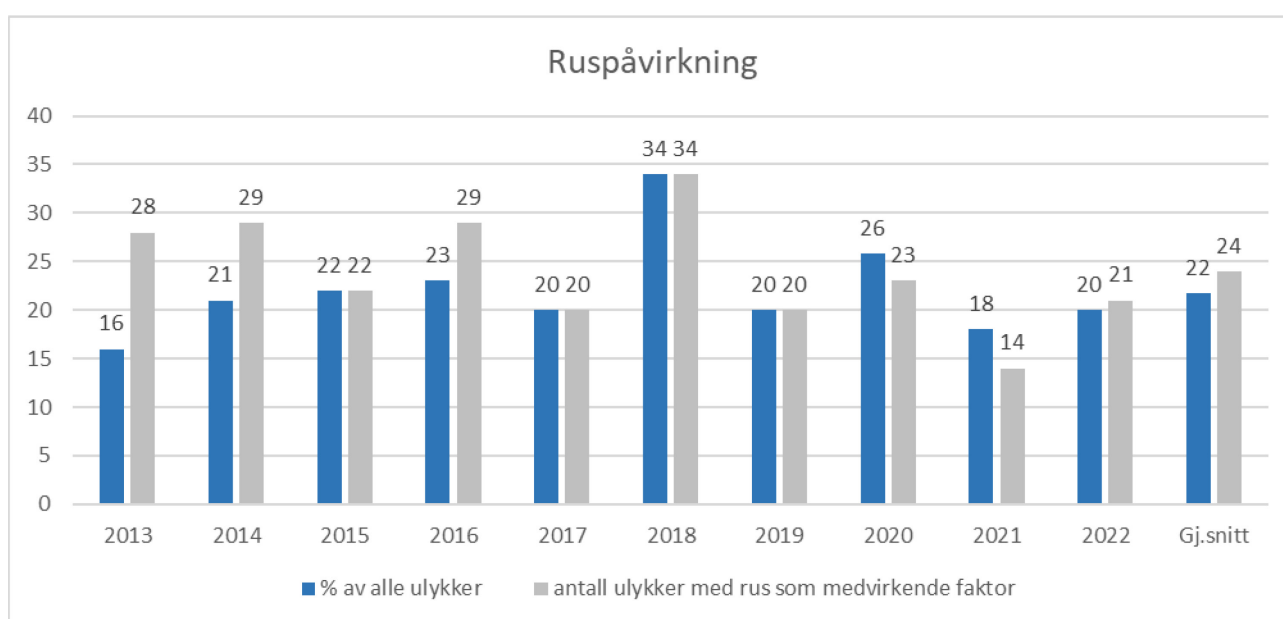
Figur 7: Dødsulykkene i perioden 2013 – 2022 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor

3.1.3. Ruspåvirkning

I 20 % av dødsulykkene (21 ulykker) i 2022 har ruspåvirkning sannsynligvis vært en medvirkende faktor. I disse 21 ulykkene omkom 23 personer. Kategorien der rus hos den utløsende trafikantgruppen er medvirkende faktor er fordelt slik: 11 personbilførere, 3 mc-førere, 3 el-sparkesyklistere, en syklist, en ATV-fører, en traktorfører og en fotgjenger. Av de 21 dødsulykkene med rus har 13 vært med alkohol, 4 med blandingsrus og 4 med annen type rus.

Av disse 21 dødsulykkene var det 13 utforkjøringsulykker, 5 møteulykker, 2 fotgjengerulykker og én ulykke i kategorien andre ulykker. 10 av dødsulykkene med rus skjedde om sommeren (juni, juli, august).

I 22 % av dødsulykkene i perioden 2013 – 2022 har ruspåvirkning vært en medvirkende faktor. Andelen av dødsulykkene hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor har vært relativt stabil de siste 10 årene, med unntak av 2018 hvor andelen var 34 %.



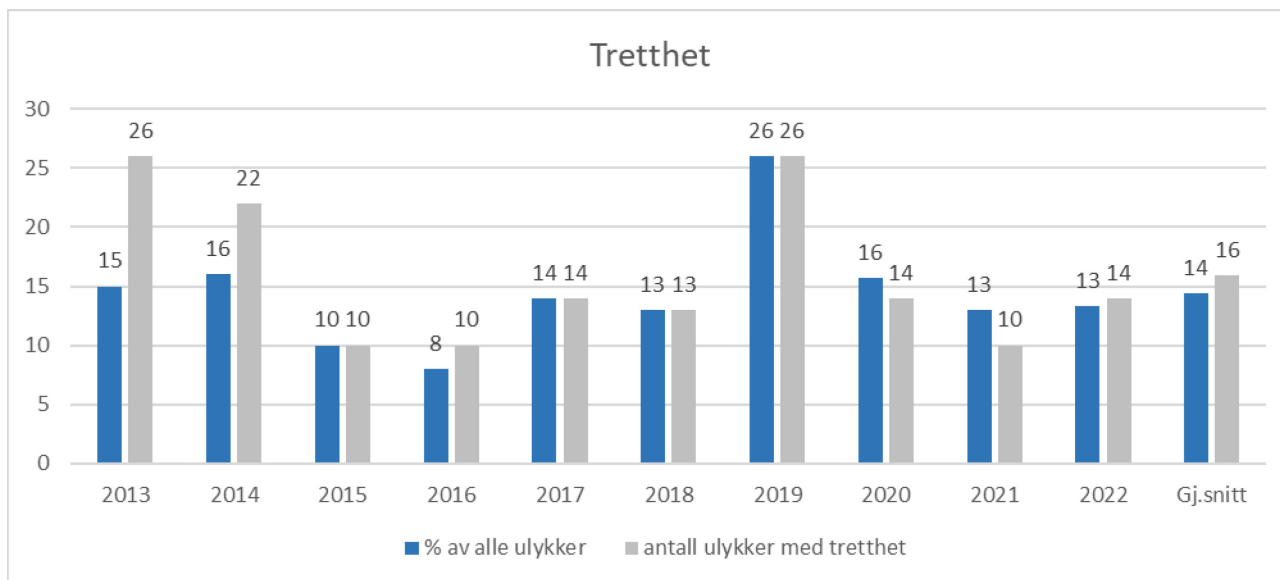
Figur 8: Dødsulykkene i perioden 2013 – 2022 hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor

3.1.4. Tretthet

Tretthet kan være vanskelig å avdekke som faktor i dødsulykker hvor den parten som antas å ha utløst ulykken er omkommet.

Tretthet er vurdert å ha vært en medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene (14 ulykker) i 2022.

I perioden 2013 – 2022, har tretthet vært en medvirkende faktor i 14 % av dødsulykkene.

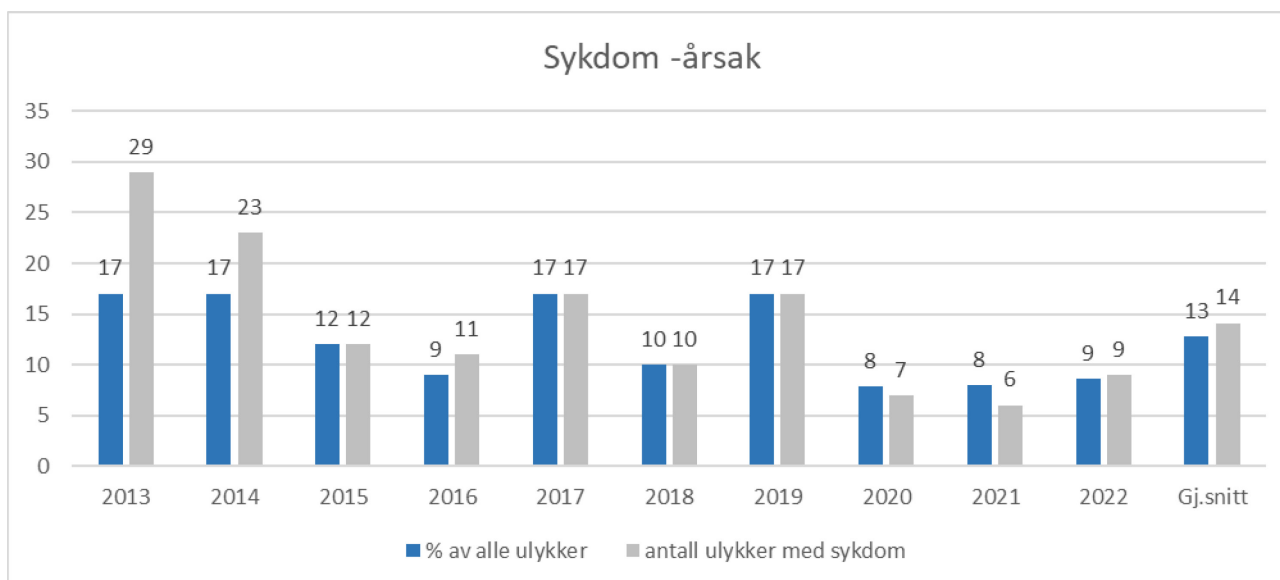


Figur 9: Dødsulykkene i perioden 2013 – 2022 hvor tretthet har vært medvirkende faktor

3.1.5. Sykdom

Analysene viser at sykdom har vært sannsynlig medvirkende faktor i 9 % av dødsulykkene (9 ulykker) i 2022. Ulykker hvor sykdom er dødsårsaken er ikke definert som en vegtrafikkulykke med mindre det oppstår personskader på andre involverte.

For perioden 2013 – 2022 har sykdom vært medvirkende faktor i 13 % av dødsulykkene. Antallet dødsulykker der sykdom har vært en medvirkende faktor har variert en god del fra år til år, med høyest antall i 2013 (29 ulykker).



Figur 10: Dødsulykkene i perioden 2013 – 2022 hvor sykdom har vært medvirkende faktor

3.1.6. Andre forhold knyttet til trafikantene

Selvalgte ulykker

Dødsulykker hvor politiet har konkludert med at ulykken har vært selvalgt, er tatt ut av ulykkesstatistikken. Datamaterialet viser at det er mistanke om at 8 dødsulykker i 2022 (8 %), som ikke er tatt ut av statistikken, kan være selvalgte. Dette gjelder ulykker hvor mistanken om selvalgt ulykke ikke er endelig dokumentert.

For perioden 2013 – 2022 som helhet er det mistanke om at i gjennomsnitt 7 % av dødsulykkene (7 ulykker i snitt pr år) har vært selvalgt. Dette er ulykker som er kodet som trafikkulykker av politiet og som ikke er tatt ut av ulykkesstatistikken.



Figur 11: Dødsulykkene 2013 – 2022 hvor det er mistanke om at ulykken er selvalgt

Manglende synlighet og manglende refleksbruk

Ulykkesanalysegruppens materiale viser at liten synlighet i trafikken er vurdert til å være en medvirkende faktor i ti dødsulykker i 2022. Tre av disse er manglende refleksbruk av fotgjengere i mørke. Ellers er dårlig synlighet vurdert som medvirkende faktor for fem fotgjengere, en syklist og en el-sparkesyklist.

Distraksjonsfaktorer og manglende informasjonsinnhenting

Distraksjon knyttet til ulykker er en faktor som er beheftet med stor usikkerhet og er på mange måter en faktor man sitter igjen med når andre faktorer er sjekket ut. Her har praksisen vært noe annerledes tidligere år. Det er vanskelig å si hvor mange bilførere som har latt seg distrahere som medvirkende for at ulykken skjer. Dette er spesielt vanskelig i singelulykker og også i ulykker kombinert med rus. Mulig distraksjon på grunn av bruk av mobiltelefon er påpekt i fem dødsulykker. Dette er to tungbilførere, en bilfører, en syklist og en el-sparkesyklist.

3.2. Faktorer knyttet til kjøretøy

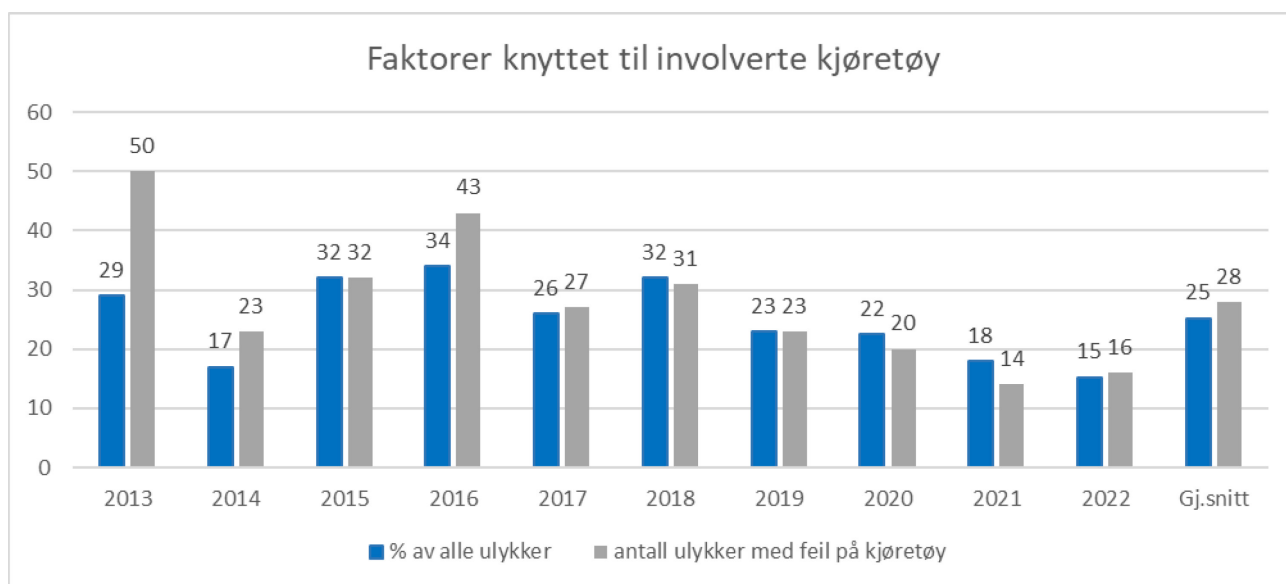
Feil eller mangler ved kjøretøyene kan ha medvirket til ulykken i 16 dødsulykker i 2022 dvs. 15 % av alle dødsulykkene. En samlet oversikt over hvor ofte ulike feil og mangler er påpekt som medvirkende faktor er vist i tabellen under.

Manglende sikt knyttet til kjøretøyet er den faktorene som går oftest igjen.

Kjøretøyforhold	I alt
Lysutstyr	3
Hjul/dekk	3
Ombygd kjøretøy – årsak	1
Sikkerhetsutstyr i kjøretøy	1
Sikkerhetsutstyr ved nødstop	1
Sikt knyttet til kjøretøy/enhet	4
Lite egnet kjøretøy til formålet	3
Teknisk kjøretøyfaktorer - annet	3
Samlet antall registreringer	19
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	16
Andel av dødsulykkene	15 %

Tabell 133: Antall enheter i 2022 hvor en eller flere kjøretøytekniske feil/mangler kan ha medvirket til ulykken (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2013 – 2022 har feil eller mangler ved kjøretøy vært medvirkende faktorer ved 25 % av dødsulykkene. Dette er i gjennomsnitt 28 ulykker per år. Feil eller mangler ved dekk- og hjulutrustningen på de involverte kjøretøyene er den faktoren som klart oftest går igjen i hele perioden. Andelen av dødsulykkene hvor forhold ved kjøretøyene har medvirket til ulykkene har variert en del fra år til år. 2022 er det året i perioden med lavest andel av dødsulykkene der kjøretøyforhold var medvirkende årsaksfaktor.



Figur 12: Dødsulykkene 2013- 2022 hvor en eller flere faktorer knyttet til involverte kjøretøy har medvirket

3.3. Faktorer knyttet til veg og vegmiljø

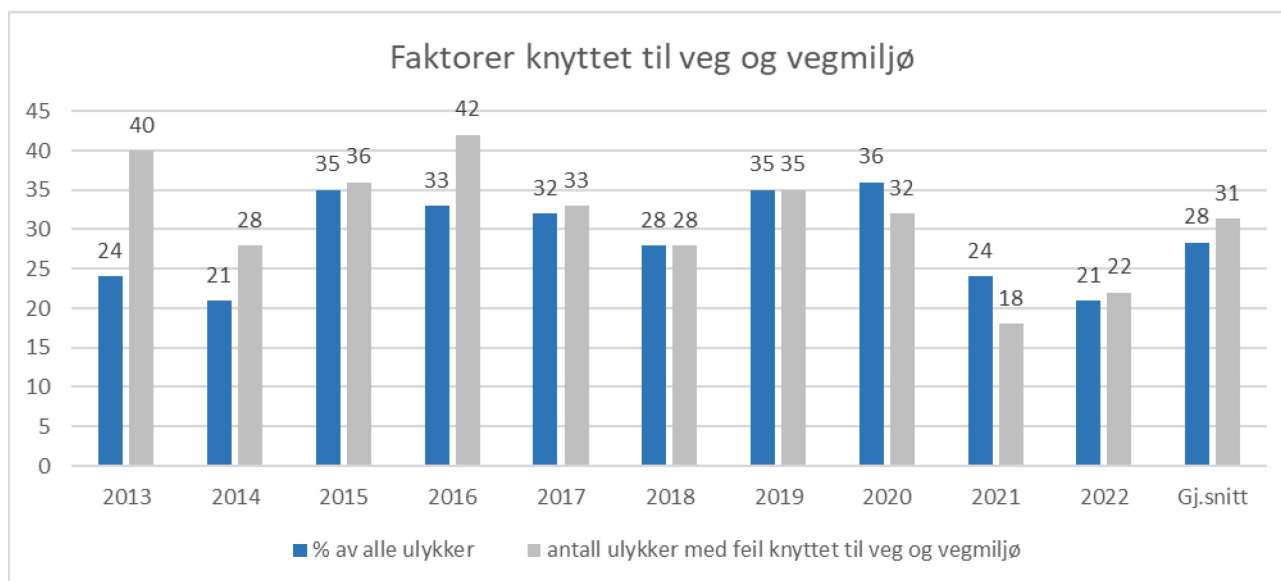
Forhold knyttet til veg og vegmiljø kan ha vært medvirkende faktorer i til sammen 22 dødsulykker i 2022. Dette tilsvarer 21 % av alle dødsulykkene.

Det forholdet som oftest går igjen er sikthindring (5 ulykker).

Vegforhold	I alt
Horisontal linjeføring	2
Forsterket midtoppmerking	1
Sikthindring	5
Skilting	2
Trafikkbilde	3
Trafikkregulering	1
Vertikal linjeføring	1
Utføring av kryss/avkjørsel	1
Vegbelysning	2
Vegdekke	3
Arbeid på eller ved veg - årsak	3
Vegoppmerking	2
Samlet antall registreringer	26
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	22
Andel av dødsulykkene	21 %

Tabell 144: Antall forhold knyttet til veg og vegmiljø i 2022, som har vært medvirkende faktor (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2013 – 2022 er forhold knyttet til veg og vegmiljø vurdert til å være medvirkende faktorer ved 28 % av dødsulykkene. De forholdene som oftest går igjen er vegens horisontale linjeføring, sikthindringer langs vegen og mangelfull skilting og oppmerking. Det er forholdsvis små variasjoner fra år til år når det gjelder andelen av dødsulykkene hvor forhold ved vegen og vegmiljøet kan ha vært medvirkende faktorer. 2022 og 2014 er årene i perioden med lavest andel, med 21 %.



Figur 13: Dødsulykkene 2013 – 2022 hvor en eller flere faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket.

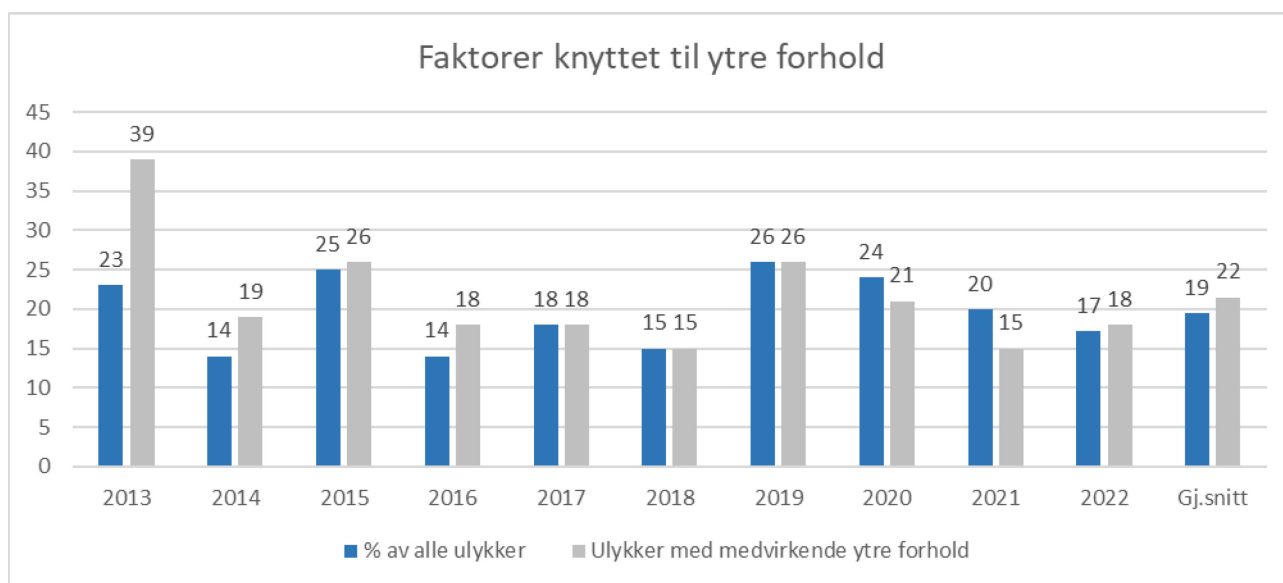
3.4. Faktorer knyttet til ytre forhold

Ytre forhold omfatter en rekke ulike faktorer knyttet til vær- og føreforhold, vegmiljøet og trafikanten. Slike forhold har i 2022 vært medvirkende faktorer i 18 dødsulykker (17 %).

Ytre forhold	I alt
Dyr i vegbanen - årsak	1
Føreforhold - is/snø	3
Distraksjoner langs vegen	2
Andre føreforhold	3
Naturskapte hindre i vegbanen	1
Siktforhold - trafikk	4
Siktforhold - lys/vær	5
Samlet antall registreringer	19
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	18
Andel av dødsulykkene	17 %

Tabell 155: Antall ytre forhold som kan ha vært medvirkende faktorer i dødsulykker i 2022 (flere faktorer kan forekomme ved hver ulykke)

I perioden 2013 – 2022 er faktorer knyttet til ytre forhold vurdert til å være medvirkende ved 19 % av dødsulykkene. Det har vært forholdsvis små variasjoner fra år til år når det gjelder andelen av dødsulykkene. 2013 var det året med flest ulykker hvor ytre faktorer var medvirkende (39 ulykker), mens 2019 er det året hvor andelen ytre faktorer har vært høyest (26 %).



Figur 14: Dødsulykkene 2013 – 2022 hvor faktorer knyttet til ytre forhold har medvirket

4. Medvirkende faktorer til skadeomfanget

I det følgende gjennomgås forhold som kan ha bidratt til skadeomfanget i dødsulykkene i 2022. På samme måte som at en ulykke kan ha flere medvirkende årsaker, kan det også være flere forhold som har medvirket til at ulykken fikk dødelig utgang.

4.1. Faktorer knyttet til trafikant

4.1.1. Manglende/feil bruk av sikkerhetsutstyr

Sikkerhetsutstyr omfatter bilbelte i bil, hjelm og verneklær for MC og moped, og hjelm for syklister og el-sparkesyklister.

Av i alt de 64 personene som omkom i bil, tungbil og buss i 2022 var det 17 som ikke brukte bilbelte², mens 5 personer har brukt det feil (totalt 34 %). Det er vanskelig å avgjøre om de omkomne ville hatt mulighet til å overleve hvis de hadde brukt bilbelte eller om det var festet riktig. Mange av ulykkene hvor fører eller passasjer ikke brukte bilbelte og omkom, har skjedd i kombinasjon med høy fart. Kollisjonskreftene har da vært så store at de kan ha overgått menneskets tåleevne. Analysene viser at 11 av de 17 som ikke brukte belte kunne ha overlevd dersom de hadde brukt bilbelte.

Andelen omkomne i bil som ikke har brukt bilbelte er svært høy hvis man sammenligner med registrert bruk av bilbelte generelt. Tilstandsundersøkelsene for 2022 viste at 97,6 % av førere og forsetepassasjerer brukte bilbelte.

Av de 21 omkomne personene på motorsykkel i 2022 var det to som ikke brukte hjelm. I mange dødsulykker med motorsykkel har manglende bruk av sikkerhetsutstyr sannsynligvis i begrenset grad hatt betydning for skadeomfanget. Det dreier seg vanligvis om så store kollisjonskrefter ved sammenstøt med annet kjøretøy, rekkverk eller gjenstander i sideterrenget at bruk av sikkerhetsutstyr i liten grad hadde kunnet forhindre at ulykken ble en dødsulykke. I flerpartsulykker mellom motorsykkel og bil har den store vektforskjellen mellom kjøretøyene, og dermed forskjellen i energimengde, vært avgjørende for omfanget av personskadene. Det er grunn til å tro at en av de to som ikke brukte hjelm i 2022 kunne ha overlevd med bruk av hjelm.

Gjennomsnittlig andel ikke brukt/feilbruk av hjelm på MC for perioden 2013-2022 er 11 %. De siste årene har andelen av de drepte som ikke brukte hjelm blitt redusert.

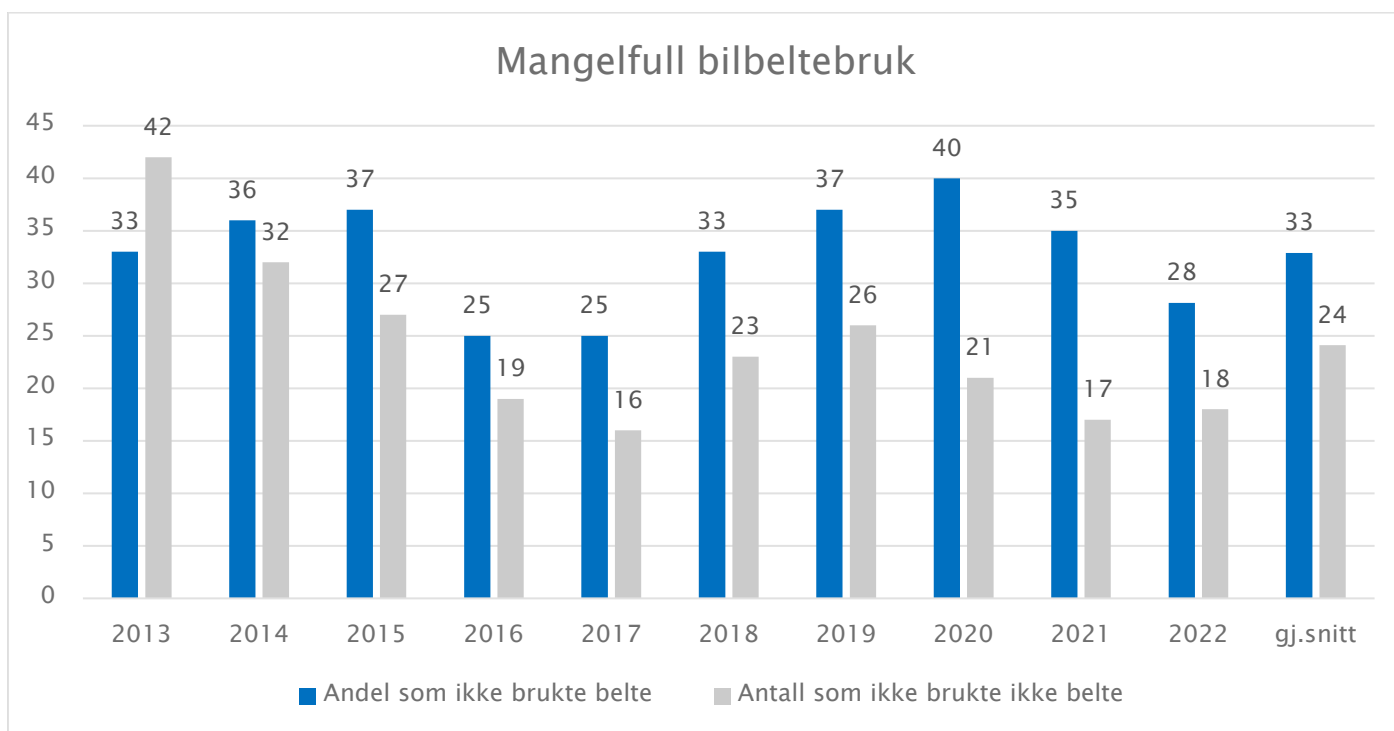
Ingen av de fem som omkom på el-sparkesykkel i 2022 brukte hjelm. Det er grunn til å tro at tre av de fem kunne ha overlevd med bruk av hjelm. Av seks omkomne personene på sykkel i 2022, var det en som ikke brukte hjelm.

Når det gjelder omkomne personer på sykkel, dreier det seg hvert år om ganske små tall. Variasjonene fra år til år er dermed ganske store når det gjelder andelen som ikke har brukt hjelm. For perioden 2013-2022 som helhet har 41 % av omkomne på sykkel ikke brukt hjelm.

² Disse tallene er registret som faktaopplysning i ulykkene og sier ikke noe om i hvilken grad manglende bilbelte har vært medvirkene til skadeomfanget

	Bilførere og passasjerer		Personer på motorsykkel		Personer på el-sparkesykkel		Personer på sykkel	
	Drepte	Brukte ikke Bilbelte/brukt feil	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm
Antall personer	64	18	21	2	5	5	6	1
Andel av antall drepte		28 %		10 %		100 %		17 %

Tabell 166: Omkomne personer i bil, på MC/moped og sykkel i 2022, som ikke har brukt sikkerhetsutstyr



Figur 15: Drepte i bil som ikke brukte bilbelte eller brukte det feil 2013 - 2022

I perioden 2013 – 2022 har 33 % av omkomne personer i bil ikke brukt bilbelte eller brukte det feil. I 2022 var det 18 personer som omkom i bil og som ikke brukte bilbelte eller brukte det feil (én person). Dette utgjør 28 % av omkomne i bil. 2016 og 2017 er de enkeltårene i perioden med lavest andel omkomne personer i bil som ikke har brukt bilbelte.

4.1.2. Fart som bidrag til skadeomfang

Fartsnivået i kollisjonsøyeblikket vil alltid ha betydning for skadeomfanget av en ulykke. Bilens sikkerhetsnivå og hva bilen treffer vil også ha betydning. Nullvisjonen er basert på analyser som viser at en fotgjenger har stor sjanse for å overleve en påkjørsel i hastighet under 30 km/t dersom vedkommende har normalt god helse. En person i en moderne og sikker personbil har stor sjanse for å overleve en sidekollisjon ved påkjørsel under 50 km/t, og en frontkollisjon med en personbil med tilsvarende vekt ved fart under 70 km/t. I nesten alle ulykkene ville skadeomfanget ha blitt redusert ved lavere fartsnivå, men i noen ulykker er det så store kollisjonskrefter at resultatet ville blitt en dødsulykke uansett, for eksempel ved kollisjoner mellom personbil og tunge kjøretøy.

Ulykkesanalysegruppens materiale viser for 2022 at i 60 % av alle dødsulykkene (63 ulykker) er høy fart vurdert til å ha medvirket til skadeomfanget. Kap. 3.1.1 viser antallet og andelen hvor fart har medvirket til at ulykken har skjedd og må ikke forveksles med dette tallet.

4.1.3. Redusert helsetilstand og tåleevne

Redusert helsetilstand og tåleevne hos trafikantene kan føre til at utfallet blir fatalt i ulykker hvor andre personer ville overlevd. Dette er ofte ulykker med lavere fart og energipåkjenning enn de andre dødsulykkene. Dette gjelder ofte trafikanter med en sykdom, redusert helsetilstand eller aldersrelatert svekkelse som gjør de mer sårbare.

Redusert helsetilstand og tåleevne	I alt
Sykdom - omfang	5
Aldersrelatert svekkelse	6
Redusert helsetilstand og tåleevne - annet	2
Mistanke om naturlig død	3
Samlet antall registreringer	16
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	15
Andel av dødsulykkene	14 %

Figur 167: Antall ulykker i 2022 hvor redusert helsetilstand og tåleevne har medvirket til skadeomfanget

Mistanke om naturlig død er ulykker hvor en mistenker at trafikanten har omkommet av noe annet enn selve trafikkulykken. Dette er ulykker som i utgangspunktet ikke skal være med i ulykkesstatistikken, men for disse tre ulykkene i 2022, vist i figur 17, er ikke ulykkene tatt ut av statistikken av politiet.

4.2. Faktorer knyttet til kjøretøy

I det følgende gjennomgås forhold knyttet til kjøretøyet som kan ha medvirket til skadeomfanget.

4.2.1. Stor forskjell i energimengde

Kjøretøyenes bevegelsesenergi er en funksjon av kjøretøyenes masse (vekt) og fart. Ved kollisjoner eller utforkjøringer omdannes bevegelsesenergien til mekanisk deformasjonsarbeid. Kjøretøy med stor masse vil

følgelig representere større energi som omdannes enn en enhet med mindre masse. Den letteste enheten får i en frontkollisjon bevegelse i motsatt retning, som igjen betyr meget høy negativ retardasjon (G-belastning). Den letteste enheten påføres dermed størst skade.

Stor vektforskjell mellom de involverte kjøretøyene antas å ha bidratt til skadeomfanget i til sammen 27 % av alle dødsulykkene (28 ulykker) i 2022. Ulykker med sykkel og fotgjenger mot annet kjøretøy er her ikke tatt med.

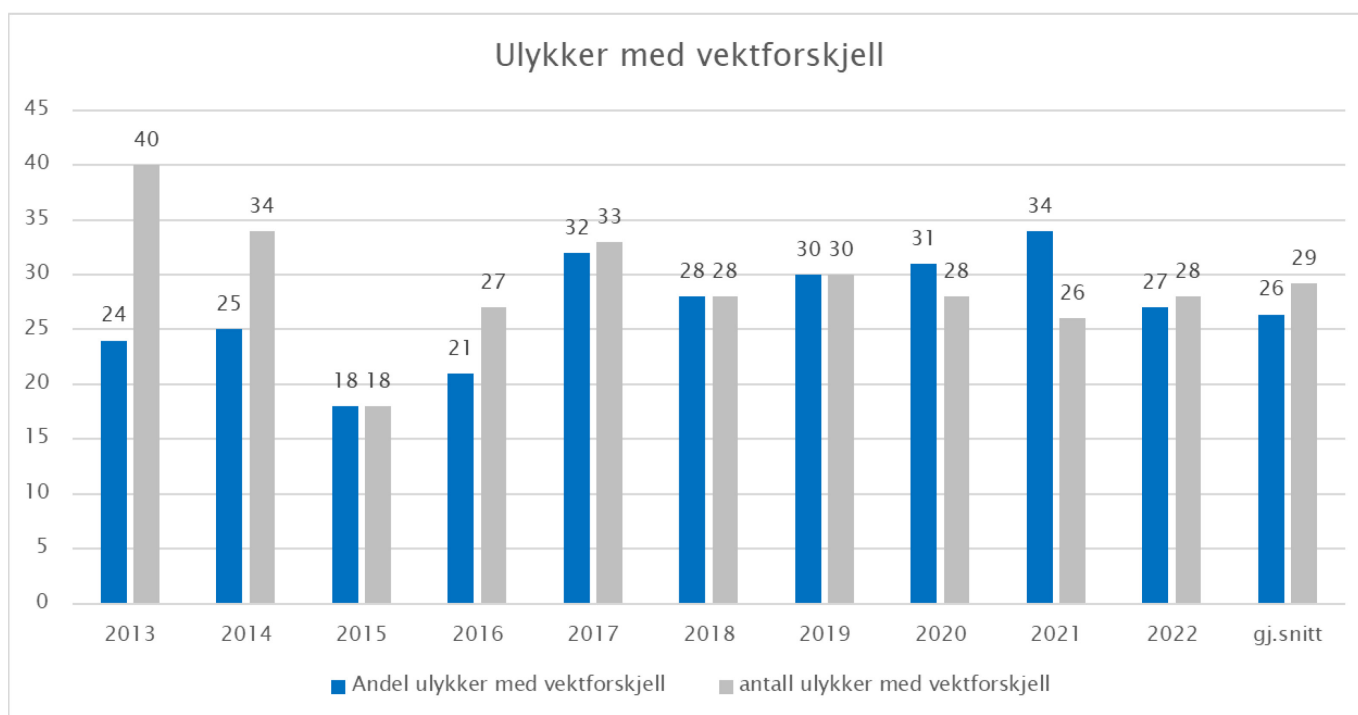
Stor vektforskjell	I alt
Personbil mot lastebil/buss/vogntog	16
MC/moped mot person-/varebil	6
Stor vektforskjell innen samme kjøretøygruppe	6
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	28
Andel av dødsulykkene	27 %

Tabell 18: Antall dødsulykker i 2022 hvor stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy har bidratt til skadeomfanget

I 15 % av alle dødsulykkene i 2022 (16 ulykker) var vektforskjell mellom personbil og tunge kjøretøy (lastebil/vogntog/buss) medvirkende til skadeomfanget. Ulykker hvor tunge kjøretøy er innblandet har høy alvorlighetsgrad ettersom de representerer store energimengder i forhold til mindre og lettere kjøretøy.

I 6 % av dødsulykkene (6 ulykker) i 2022 var vektforskjell i samme kjøretøyklasse medvirkende til skadeomfanget. Dette gjaldt personbiler med stor vektforskjell.

I perioden 2013 – 2022 har stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy sannsynligvis bidratt til skadeomfanget i 26 % av dødsulykkene, i gjennomsnitt 29 ulykker pr år. Andelen har variert noe i løpet av perioden med den laveste andelen i 2015.



Figur 17: Dødsulykkene 2013 – 2022 hvor stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy har bidratt til skadeomfanget.

4.2.2. Passiv sikkerhet

Passiv sikkerhet er den beskyttelsen som kjøretøyet gir fører og passasjerer når ulykken inntreffer. En del nye biler er også konstruert slik at myke trafikanter skal bli mindre skadet ved en påkjørsel.

Nyere biler er bygget med stivere kupé og mykere front, for dermed å oppnå en deformasjonssone foran kupéen, mens eldre biler mangler tilsvarende energiabsorberende deformasjonssoner. Personene i eldre biler påføres dermed større retardasjonskrefter samtidig som kupéen blir mer inntrykt av karosseri- og styringskomponenter. Eldre modeller mangler i tillegg ofte også kollisjonsputer, sidekollisjonsputer, beltestrammere og ekstra avstivning i dørene.

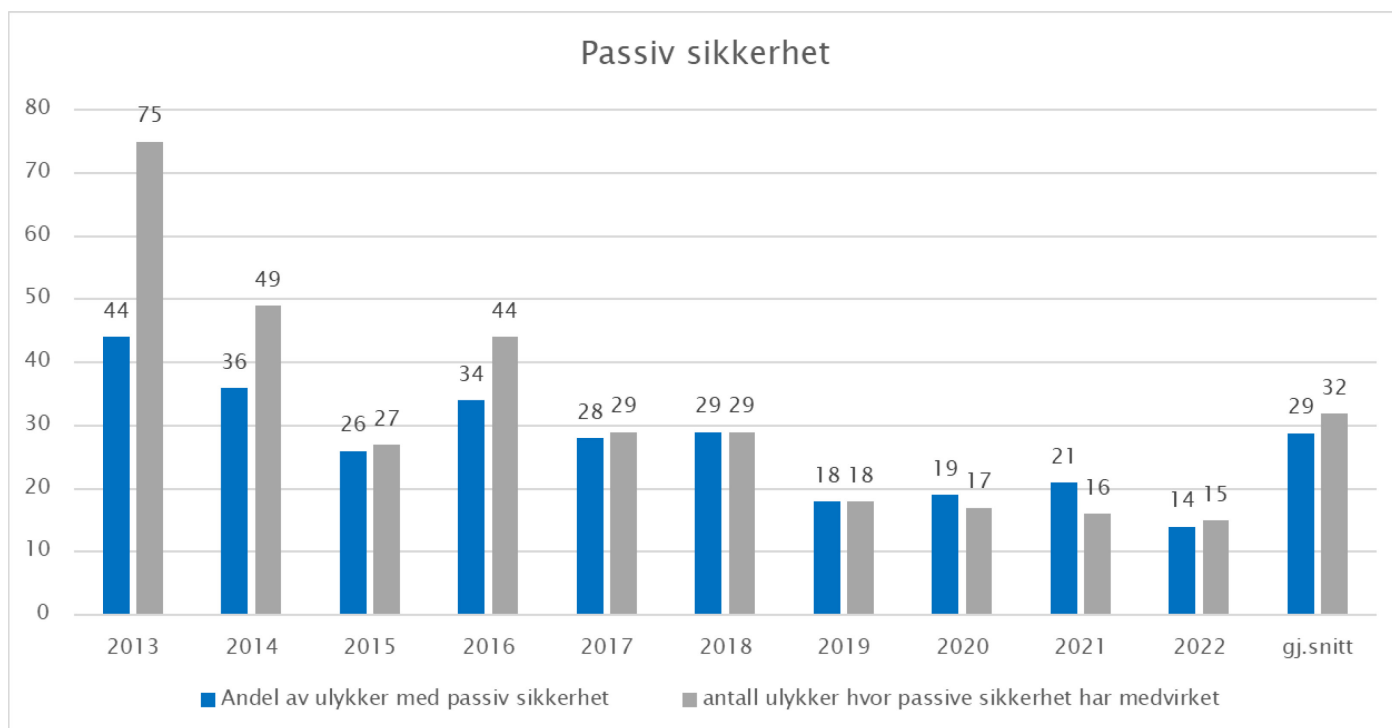
Det kommer fortløpende ny teknologi og nye internasjonale krav til utforming som bidrar til skadebegrensing. Bilenes karosserisikkerhet er avhengig av type, merke og årmodell.

Passiv sikkerhet	I alt
Dårlig karosserisikkerhet	3
Passive sikkerhetsutstyr	1
Utvendig kjøretøyutforming	3
Kritisk treffpunkt	11
Samlet antall registreringer	18
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	15
Andel av dødsulykkene	14 %

Tabell 19: Antall faktorer i 2022 knyttet til passiv sikkerhet i kjøretøy som kan ha medvirket til skadeomfanget (flere faktorer kan ha medvirket ved en enkeltulykke).

Faktorer knyttet til passiv sikkerhet kan ha medvirket til skadeomfanget i 14 % av alle dødsulykkene (15 ulykker) i 2022. Det har vært en entydig nedgang i hele perioden når det gjelder andelen av dødsulykkene hvor passiv sikkerhet har medvirket til skadeomfanget.

Den klart viktigste faktoren er treffpunktet på kjøretøyet ved kollisjon eller utforkjøring. Kritisk treffpunkt på en personbil er et punkt utenfor deformasjonssonene. Ved et treffpunkt utenfor deformasjonssonene, absorberer ikke karosseriet energien, og omfanget av personskader blir større. Dårlig innebygd karosserisikkerhet medfører også at skadeomfanget blir større.



Figur 18: Dødsulykkene 2013 – 2022 hvor faktorer knyttet til passiv sikkerhet i kjøretøy kan ha medvirket til skadeomfanget.

4.3. Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø

Det er flere typer vegforhold som kan ha medvirket til skadeomfanget. I alt kan én eller flere faktorer knyttet til vegforhold ha medvirket til skadeomfanget i 30 % av alle dødsulykkene i 2022 (32 ulykker).

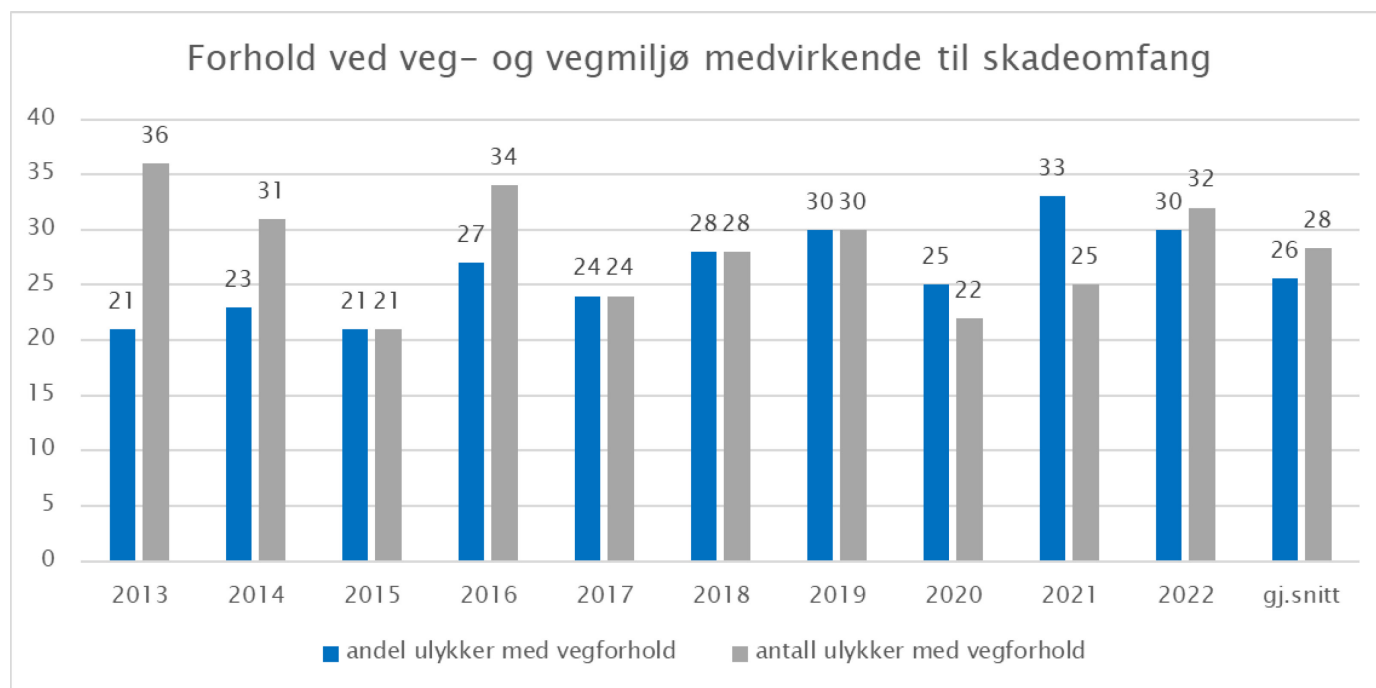
Veg- og vegmiljø	I alt
Sideterrengutforming	9
Dyr i vegbanen - omfang	1
Andre objekter i sideterrenget	7
Stup/vann	2
Siderekkerk	6
Trær eller stubber i sideterrenget	3
Manglende midtrekkverk	5
Samlet antall registreringer	33
Antall ulykker hvor en eller flere faktorer overfor har medvirket	32
Andel av dødsulykkene	30 %

Tabell 20: Antall tilstander ved vegforhold kan ha medvirket til skadeomfanget ved dødsulykker i 2022 (flere faktorer kan ha medvirket ved en enkeltulykke)

Når vi ser på faktorer knyttet til veg og vegmiljø, er utforming av vegens sideterreng den faktoren som har den største betydningen for hvilket skadeomfang ulykkene får. Farlig sideterreng kan være fjellknauser, vann, trær, jordvoller, grøfter, skråninger og avkjørsler. Påkjørsel med bråstopp eller slag mot faste elementer i sideterrenget kan føre til at en utforkjøring får dødelig utgang, avhengig av fart, hvor kjøretøyet treffer og kjøretøyets karosseristyrke.

Med faktoren siderekkerkverken menes ulykker hvor siderekkerkverket ikke har klart å forhindre utfallet av ulykken. Dette kan være at rekkverket er for svakt forankret, for kort eller for lavt ihht regelverket. Det innbefatter også for eksempel ulykker med MC hvor mc-fører/passasjer har omkommet ved treff av rekkverk og tunge kjøretøy hvor rekkverket ikke har holdt igjen kjøretøyet. De andre faktorene i tabell 18 (foruten dyr i vegbanen) er ulykker som har skjedd der det ikke er rekkverk. Manglende midtrekkverk er påpekt for møteulykker på veger med så høy trafikk at ny veg ville vært dimensjonert med midtrekkverk.

I perioden 2013 – 2022 som helhet antas veg- og vegmiljø å ha medvirket til skadeomfanget i 26 % av dødsulykkene.



Figur 19: Dødsulykkene 2013 – 2022 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø kan ha bidratt til skadeomfanget.

Vedlegg – Tabeller og uttrekk

Ulykkesbildet 2022

Fylkesvis fordeling av dødsulykker, drepte, trafikkarbeid og befolkning

Dødsulykker, drepte, trafikkarbeid og befolkning 2022 fordelt på fylker

Fylke	Antall dødsulykker (%)	Antall drepte (%)	Andel av trafikkarbeid	Andel av befolkning
Agder	6 (6)	6 (5)	7,1 %	5,7 %
Innlandet	13 (12)	13 (11)	11,6 %	6,9 %
Møre og Romsdal	2 (2)	3 (3)	4,9 %	4,9 %
Nordland	9 (9)	13 (11)	4,6 %	4,5 %
Oslo	5 (5)	5 (4)	4,0 %	12,9 %
Rogaland	11 (11)	12 (10)	7,3 %	9,0 %
Troms og Finnmark	8 (8)	10 (9)	4,6 %	4,5 %
Trøndelag	10 (10)	11 (10)	8,9 %	8,7 %
Vestfold og Telemark	12 (11)	12 (19)	9,6 %	7,8 %
Vestland	9 (9)	10 (9)	11,4 %	11,8 %
Viken	20 (19)	21 (18)	25,9 %	23,2 %
I alt	105 (100)	116 (100)	100,0 %	100,0 %

Trafikantgrupper

Antall drepte i perioden 2013–2022 fordelt på trafikantgrupper – absolutte tall og prosentvis fordeling

Trafikantgruppe	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Antall											2013-2022
Bilfører	99	62	56	56	51	61	56	43	35	45	564
Bilpassasjer	29	26	19	19	12	9	15	10	13	19	171
Person MC	21	20	20	22	20	16	16	19	15	21	190
Person moped	3	2	2	1	1	1	0	1	1	0	12
Person sykkel	10	12	4	12	10	7	6	3	3	6	73
Fotgjenger	20	19	13	17	12	13	15	14	9	14	146
Andre	5	6	3	8	0	1	0	3	4	11	41
I alt	187	147	117	135	106	108	108	93	80	116	1197
Trafikantgruppe											
Prosent											
Bilfører	53 %	42 %	48 %	41 %	48 %	56 %	52 %	46 %	44 %	39 %	47 %
Bilpassasjer	16 %	18 %	18 %	14 %	11 %	8 %	14 %	11 %	16 %	16 %	14 %
Person MC	11 %	14 %	13 %	16 %	19 %	15 %	15 %	20 %	19 %	18 %	16 %
Person moped	2 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %
Person sykkel	5 %	8 %	5 %	9 %	9 %	6 %	6 %	3 %	4 %	5 %	6 %
Fotgjenger	11 %	13 %	12 %	13 %	11 %	12 %	14 %	15 %	11 %	12 %	12 %
Andre	3 %	4 %	2 %	6 %	0 %	1 %	0 %	3 %	5 %	9 %	3 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Måned og ukedag

Antall dødsulykker 2022 fordelt på måned og ukedag

Måned	Ukedag							I alt
	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag	
Januar					1		1	2
Februar					2			2
Mars		2		3		1		6
April			2	3	2			7
Mai	5	1	3	3	1		2	15
Juni	3	4	2	1	2	2	1	15
Juli	2		1			3	3	9
August	2	3	3	3	1	2	3	17
September	1			3	1	1		6
Oktober			1		2	1	1	5
November	1	2	4	3	1		2	13
Desember		1		3	1	2	1	8
I alt	14	13	16	22	14	12	14	105

Ulykketype og vegklasse

Antall dødsulykker 2022 fordelt på ulykketype og vegklasse

Ulykketyper	Vegklasse				I alt
	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	
Samme kjøreretning		2			2
Møteulykker	26	8			34
Kryssulykker	5	5	2	2	14
Fotgjengerulykker		7	3	3	13
Utforkjøringsulykker	6	20	3	7	36
Andre ulykker	3	2	1		6
I alt	40	44	9	12	105

Stedsforhold og ulykketype

Antall dødsulykker 2022 fordelt på stedsforhold og ulykketype

Stedsforhold	Ulykketype						I alt
	Samme kjøretning	Møteulykke	Kryssulykke	Fotgjengerulykke	Utforkjøring	Andre ulykker	
Rettstrekning	1	17	12	13	12	3	58
Normal kurve		11	1		16	2	30
Krapp kurve	1	6	1		8	1	17
I alt	2	34	14	13	36	6	105

ÅDT og ulykketype

Dødsulykker 2022 fordelt på ÅDT og uhellskoder

ÅDT/Uhellskoder	0 - 9 Andre uhell	10 - 19 Samme kjøretning	20 - 29 Møteulykke	30 - 69 Kryssulykke	70 - 89 Fotgjenger	90 - 99 Utforkjøring	Totalsum
0-1000	2	1	2	1	7	16	29
1000-2000		1	3	1	1	6	12
2000-3000	2		4	2	3	4	15
3000-4000			3	2	2	3	10
4000-5000			6	1		2	9
5000-6000			2	1		1	4
6000-7000			2	1		1	4
7000-8000			2				2
8000-9000	1		2				3
9000-10000			2	2			4
10000-11000						1	1
11000-12000			1				1
over 12000			5			1	6
(tom)	1			3		1	5
Totalsum	6	2	34	14	13	36	105

Vær- og føreforhold

Antall dødsulykker 2022 fordelt på vær-, føre- og lysforhold

Værforhold	Ulykker		Lysforhold	Ulykker	
God sikt, opphold	91	87 %	Dagslys	72	69 %
God sikt, nedbør	8	8 %	Tussmørke (skumring)	2	2 %
Dårlig sikt, nedbør	2	2 %	Mørkt m/belysning	11	10 %
Dårlig sikt, tåke/dis	1	1 %	Mørkt u/belysning	19	18 %
Dårlig sikt, annet	1	1 %	Ukjent	1	1 %
Ikke oppgitt	2	2 %	I alt	105	100 %
I alt	105	100 %			
Føreforhold	Ulykker				
Tørr, bar veg	73	70 %			
Våt, bar veg	20	19 %			
Snø- eller isbelagt	4	4 %			
Delvis snø- eller isbelagt	6	6 %			
Glatt ellers	1	1 %			
Ukjent	1	1 %			
I alt	105	100 %			

Medvirkende faktorer til ulykkene

Høy fart

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor høy fart har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med høy fart	Andel av dødsulykkene
2013	170	60	35 %
2014	135	31	23 %
2015	102	35	34 %
2016	128	45	35 %
2017	102	32	31 %
2018	100	41	41 %
2019	100	40	40 %
2020	89	31	35 %
2021	76	24	32 %
2022	105	30	29 %
I alt	1107	369	33 %

Manglende førerdyktighet

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor manglende førerdyktighet har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med manglende førerdyktighet	Andel av dødsulykkene
2013	170	79	46 %
2014	135	64	47 %
2015	102	49	48 %
2016	128	64	50 %
2017	102	44	43 %
2018	100	52	52 %
2019	100	55	55 %
2020	89	41	46 %
2021	76	32	42 %
2022	105	44	42 %
I alt	1107	524	47 %

Ruspåvirkning

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor ruspåvirkning har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med ruspåvirkning	Andel av dødsulykkene
2013	170	28	16 %
2014	135	29	21 %
2015	102	22	22 %
2016	128	29	23 %
2017	102	20	20 %
2018	100	34	34 %
2019	100	20	20 %
2020	89	23	26 %
2021	76	14	18 %
2022	105	21	20 %
I alt	1107	240	22 %

Tretthet

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor tretthet har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med tretthet	Andel av dødsulykkene
2013	170	26	15 %
2014	135	22	16 %
2015	102	10	10 %
2016	128	10	8 %
2017	102	14	14 %
2018	100	13	13 %
2019	100	26	26 %
2020	89	14	16 %
2021	76	10	13 %
2022	105	14	13 %
I alt	1107	159	14 %

Sykdom

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor sykdom har vært medvirkende faktor

År	Dødsulykker i alt	Dødsulykker med sykdom	Andel av dødsulykkene
2013	170	29	17 %
2014	135	23	17 %
2015	102	12	12 %
2016	128	11	9 %
2017	102	17	17 %
2018	100	10	10 %
2019	100	17	17 %
2020	89	7	8 %
2021	76	6	8 %
2022	105	9	9 %
I alt	1107	141	13 %

Mistanke om selvvalgt ulykke

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor det er mistanke om at ulykken har vært selvvalgt

År	Dødsulykker i alt	Mistanke om selvvalgt ulykke	Andel av dødsulykkene
2013	170	6	4 %
2014	135	12	9 %
2015	102	2	2 %
2016	128	5	4 %
2017	102	7	7 %
2018	100	6	6 %
2019	100	8	8 %
2020	89	9	10 %
2021	76	11	15 %
2022	105	8	8 %
I alt	1107	74	7 %

Faktorer knyttet til kjøretøy

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor faktorer knyttet til kjøretøy har medvirket til ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor kjøretøyfaktorer har medvirket	Andel av dødsulykkene
2013	170	50	29 %
2014	135	23	17 %
2015	102	32	32 %
2016	128	43	34 %
2017	102	27	26 %
2018	100	31	32 %
2019	100	23	23 %
2020	89	20	22 %
2021	76	14	18 %
2022	105	16	15 %
I alt	1107	279	25 %

Faktorer knyttet til veg og vegmiljø

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket til ulykken

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor vegforhold har medvirket	Andel av dødsulykkene
2013	170	40	24 %
2014	135	28	21 %
2015	102	36	35 %
2016	128	42	33 %
2017	102	33	32 %
2018	100	28	28 %
2019	100	35	35 %
2020	89	32	36 %
2021	76	18	24 %
2022	105	22	21 %
I alt	1107	314	28 %

Medvirkende faktorer til skadeomfanget

Manglende bruk av sikkerhetsutstyr

Andel av omkomne personer i bil, på motorsykkkel, moped og sykkel i perioden 2013 – 2022 som ikke har brukt sikkerhetsutstyr (ikke nødvendigvis medvirkende for skadeomfanget)

År	Bilførere og passasjerer		Personer på motorsykkkel		Personer på moped		Personer på sykkel	
	Drepte	Brukte ikke bilbelte/brukt feil	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm / feil hjelmbruk	Drepte	Brukte ikke hjelm
2013	128	42	21	0	2	1	10	3
2014	88	32	19	1	2	1	12	6
2015	73	27	20	3	2	1	5	2
2016	75	19	22	6	1	0	12	5
2017	63	16	20	2	1	0	10	5
2018	70	23	16	4	1	0	7	2
2019	71	26	16	2	0	0	6	3
2020	53	21	19	0	1	1	3	1
2021	48	17	15	1	1	1	3	2
2022	64	18	21	2	0	0	6	1
I alt	733	241	189	21	11	5	74	30
Andel av antall drepte		33 %		10 %		45 %		41 %

Stor vektforskjell mellom involverte kjøretøy

Dødsulykker 2013 – 2022 hvor stor vektforskjell har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor forskjell i energimengde har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2013	170	40	24 %
2014	135	34	25 %
2015	102	18	18 %
2016	128	27	21 %
2017	102	33	32 %
2018	100	28	28 %
2019	100	30	30 %
2020	89	28	31 %
2021	76	26	34 %
2022	105	28	27 %
I alt	1107	292	26 %

Passiv sikkerhet i kjøretøy

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor manglende passiv sikkerhet i kjøretøy har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor passiv sikkerhet har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2013	170	75	44 %
2014	135	49	36 %
2015	102	27	26 %
2016	128	44	34 %
2017	102	29	28 %
2018	100	29	29 %
2019	100	18	18 %
2020	89	17	19 %
2021	76	16	21 %
2022	105	15	14 %
I alt	1107	319	29 %

Veg og vegmiljø

Dødsulykker 2013 - 2022 hvor faktorer knyttet til veg og vegmiljø har medvirket til skadeomfanget

År	Dødsulykker i alt	Ulykker hvor vegforhold har medvirket til skadeomfanget	Andel av dødsulykkene
2013	170	36	21 %
2014	135	31	23 %
2015	102	21	21 %
2016	128	34	27 %
2017	102	24	24 %
2018	100	28	28 %
2019	100	30	30 %
2020	89	22	25 %
2021	76	25	33 %
2022	105	32	30 %
I alt	1107	283	26 %



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag